

**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II  
SCUOLA SUPERIORE PER L'ALTA FORMAZIONE UNIVERSITARIA

DOTTORATO DI RICERCA

*La cultura storico-giuridica ed architettonica in età moderna e contemporanea  
nell'area mediterranea*

XVII CICLO  
Tesi per il conseguimento del titolo



*Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo*  
*Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea*

*Dottorando: Luigi Zumbo      Coordinatore: Prof. Giuseppe Cacciatore*

NOVEMBRE 2005

## **INDICE**

### **Premessa**

Contenuti e finalità

Gli esiti e le questioni aperte

Metodologia e articolazione della ricerca

## **PARTE PRIMA**

### **1. Il Mediterraneo: città e spazi di relazione**

1.1. Le città del Mediterraneo: universalità e complessità

1.2. Spazi di relazione e identità

1.3. I modelli degli spazi di relazione

1.4. Spazi di relazione e nuovi usi

## **PARTE SECONDA**

### **2. Luoghi centrali e relazioni**

2.1 I luoghi: città storica, spazi del commercio e waterfront

2.2 Luoghi e frammentazione della città

2.3 Le città dei cambiamenti (*Barcellona, Genova, Atene*)

2.4 Spazi del commercio e nuove progettualità (*Tangeri ed altre*)

2.5 Nuove centralità e nuove architetture (*Alessandria, Bilbao, Reggio Calabria*).

## **PARTE TERZA**

### **3 Criteri e linee di azione per la valorizzazione degli spazi di relazione**

3.1 Identità e cultura: la memoria storica come fattore di sviluppo

3.2 Linee progettuali per il rinnovamento e la rigenerazione urbana.

3.3. Conclusioni

## **Premessa**

Ricericare attorno alle città del Mediterraneo, vuol dire analizzare le diverse realtà ed indagare sulle figure formali dell'organismo urbano, sulle morfologie insediative, sulle diverse tipologie architettoniche, e soprattutto sullo spazio urbano pubblico per comprendere la complessità dei sistemi di socializzazione dell'area.

Gli spazi pubblici delle città del Mediterraneo costituiscono un patrimonio culturale di grande importanza, da sempre hanno costituito il fulcro della "centralità". Il simbolo della città, una croce dentro un cerchio, simboleggia, fin dall'antichità il punto centrale e il ruolo "cruciale" della città come punto d'incontro.

Il luogo simbolico dell'incontro è lo spazio pubblico, luogo di relazione tra i cittadini, luogo dell'uso pubblico della ragione.

Lo spazio di relazione è costituito da una molteplicità di elementi urbani e territoriali, in forte relazione con la forma, la storia e la struttura della città, con le sue funzioni sociali e culturali. Sono i luoghi in cui la gente gode della città e per i quali diviene *civis*, cioè cittadino e civile insieme. Gli spazi di relazione rappresentano la città per se stessa, una città senza spazi di relazione non è una città propriamente detta.

Le città del Mediterraneo sono ancora oggi degli scrigni ricchi di storie, ricordi, simboli. Ma negli ultimi anni sono state avvolte da una miriade di nuove costruzioni che ne hanno cambiato il profilo e la forma.

I centri storici delle città del Mediterraneo – da Genova a Palermo, da Tangeri ad Istanbul – sono un patrimonio dell'umanità. Ma sono un delicato organismo, stravolto dalle pressioni del turismo di massa e spesso soffocato dal traffico delle immense periferie metropolitane. Difendere i centri storici non vuole però dire imbalsamarli, impedirne ogni adattamento a nuovi stili di vita, perché in questo modo li si abbandona ad un utilizzo nostalgico e commerciale. Li si indebolisce trasformandoli in veri e propri parchi tematici, privi di residenti e abitati solo da pendolari o turisti.

Per valorizzare la storia delle città mediterranee bisogna invece capire la loro straordinaria capacità di assorbire e reinventare gli spazi di vita esogeni, stranieri. Da sempre la città del mediterraneo si è alimentata di storie e architetture importate da altri mondi: ed ha saputo metabolizzare e a volte addirittura riesportare queste presenze, come è accaduto per le corti arabe ed i bazar. Difendere i centri storici significa valorizzare l'identità delle città, la loro natura storica di strutture, capaci di assorbire e adattarsi alle diverse culture e popolazioni che nel corso dei secoli le hanno abitate e percorse. C'è la necessità di preservare il più possibile l'eterogeneità di attività e di usi che li ha sempre caratterizzati.

### **Contenuti e finalità.**

E' ricorrente, nelle analisi delle forme di valorizzazione del territorio e in generale nelle analisi della riqualificazione urbana, la riflessione sulla perdita di valore degli *spazi di relazione storici* a svolgere la loro funzione di luoghi d'incontro, mentre contemporaneamente *nuovi luoghi di relazione* sembrano essere individuati nella pratica quotidiana, in particolare delle nuove generazioni.

La questione degli spazi di relazione sembra un problema nodale nel processo di rigenerazione della città: quest'ultima infatti trova una delle sue essenze non solo nell'esistenza di questi luoghi d'incontro, ma soprattutto nella funzionalità come elementi di aggregazione.

Dopo un lungo periodo di stasi, si sono moltiplicati negli ultimi anni gli interventi destinati alla salvaguardia, al miglioramento e alla rivalutazione di questi spazi.

La ricerca proposta si muove su diversi piani, ciascuno dei quali necessario per giungere ad una attenta qualificazione delle *modalità nuove* di funzionamento che gli spazi di relazione dovrebbero avere nella città del Mediterraneo. La considerazione di partenza è che lo studio dei fenomeni spaziali e organizzativi degli spazi di relazione ed in particolare quelli storici può essere considerato un passo obbligato per la

comprensione della città mediterranea per proiettarsi verso progettazioni consapevoli dei significati e delle identità.

La riflessione sulle città del Mediterraneo e sulla valenza del concetto di spazio di relazione diventano elementi portanti della struttura della ricerca a supporto della tesi proposta. Ossia che la città del Mediterraneo riconosciuta come luogo di scambio e incontro, si trova ad essere luogo di crisi e di conflitto ma anche luogo delle opportunità e che tali opportunità avviano processi di salvaguardia dell'identità attraverso interventi di riqualificazione urbana con esiti di natura culturale, economica e sociale.

La ricerca è rivolta all'analisi dei meccanismi di distribuzione degli spazi urbani, le influenze reciproche di concezioni urbanistiche e culture molteplici, la fusione e la sintesi architettonica, gli interventi di rigenerazione per identificare gli strumenti necessari per la modernizzazione e salvaguardia degli spazi di relazione come essenza autentica delle città del Mediterraneo.

Il progetto di studio tende ad individuare, attraverso specifici aspetti, le trasformazione degli spazi di relazione all'interno del rinnovamento delle città del mediterraneo e quale ruolo ha la storia, vista come memoria di un passato importante, in questo processo e come la qualità della città si rapporta all'identità storica.

Si osserva che la qualità urbana non può essere quindi derivata da modelli del passato in modo deterministico. Ma il ruolo della storia deve essere interpretato, come la storia del contesto e la storia del sito, la cui conoscenza sono indispensabili per una interpretazione che è capace di costituire la base per il progetto.

Abbiamo già visto che la ricerca affannosa della modernizzazione ha portato alcune volte, attraverso l'adattamento delle vecchie piazze e dei vecchi spazi pubblici, pensati a suo tempo per altri usi e per altri utenti, alla perdita o alla deformazione di quell'identità che nel tempo aveva caratterizzato quel luogo. Allo stesso tempo vediamo interventi di recupero e riuso degli spazi di relazione capaci di rivitalizzare aree degradate facendole divenire luoghi strategici per la centralità della città.

Centralità che ha la stessa forza attrattiva, gli stessi valori e funzioni urbane di quelle tipiche della tradizione e della storia della città del Mediterraneo. La salvaguardia, il recupero e la valorizzazione degli spazi diventa pertanto un elemento fondamentale della ricerca, come questione nodale nel processo di rigenerazione della città, rispetto alle tendenze globaliste. Queste potrebbero essere la fonte di una possibile perdita del “*ruolo storico*” del tessuto sociale e culturale delle città mediterranee, poiché annulla i tratti di riconoscibilità tra luoghi e persone.

Soprattutto le città hanno subito le maggiori trasformazioni, e spesso il difficile processo verso lo sviluppo non ha permesso una corretta valutazione dell'entità delle trasformazioni in atto, né un controllo della qualità urbana che spesso si è manifestata con semplice ripetizione di modelli estranei alla cultura locale.

Un'attenta politica di valorizzazione dell'esistente, o la giusta simbiosi con le tendenze eclettiche e spettacolari dell'*architettura globalista* può consentire alle identità, alle peculiarità, alla storia delle città del Mediterraneo non solo di non essere soffocate ma di essere poste a fondamento di un'originale via dello sviluppo che si nutra anche dell'ambizione di produrre e diffondere “*nuovo immaginario*”.

Il senso di questa ricerca porta ad identificare la modernizzazione e la salvaguardia dell'identità come processo sulla città esistente, come un operazione intesa a ricostruire i valori della città che si sono sgretolati nel tempo, memorie passate o memorie più recenti. Ciò che cambia è l'immagine della città esistente che si trasforma svelando il suo potenziale storico ed estetico.

La finalità è quella di far perseguire delle linee progettuali che presuppongono una precisa consapevolezza dell'idea di città a cui si vuole tendere che ha come passaggio obbligato la comprensione della sua identità, operazione non del tutto facile perché presuppone una conoscenza dei suoi valori e dei suoi luoghi, spesso nascosta tra le pieghe dei tessuti e degli strati, aspetti a volte non noti neppure a chi vive la città. Risulta essenziale che il progetto, o forse meglio il processo

di modernizzazione, vada ad investigare gli aspetti in merito alla forma, alla memoria e alla cultura collettiva per cogliere l'essenza dei luoghi e le dinamiche che li governano.

L'obiettivo della ricerca è quello di studiare e analizzare i processi di recupero e ri-progettazione degli spazi di relazione per comprendere la conoscenza di questo patrimonio culturale e delle modalità con cui è gestito, per garantirne la salvaguardia e la trasformazione. È un processo di estrema complessità che va costruito attraverso l'osservazione, la ricerca, l'intuizione per comprendere il migliore approccio, il metodo e la procedura.

### **Gli esiti e le questioni aperte**

Il complessivo processo di riconversione dei centri urbani, portano alla considerazione che il significato degli spazi di relazione va oggi ridefinito, non solo rispetto alle pratiche correnti della città, ma anche rispetto alle forme più recenti di *processi di aggregazione/relazione*, o per meglio dire alla *domanda di aggregazione/relazione*.

Nel '700 il Nolli<sup>1</sup> disegnò una pianta della città di Roma, dove lo spazio pubblico era rappresentato dalle strade, le piazze e gli edifici pubblici, e tra questi anche l'interno delle chiese. Infatti, in quel tempo, si andava in chiesa perché quel luogo era concepito come parte dello spazio di relazione. Se oggi si dovesse rifare la pianta del Nolli le chiese non andrebbero evidenziate come spazio di relazione, ma sicuramente andrebbe segnalato il tessuto di spazi privati quali musei, centri commerciali e fast-food.

Il significato che deve essere dato allo spazio di relazione è di elemento ordinante e di salvaguardia dell'identità della città. Elemento ordinante, come strumento per una rivalutazione di luoghi di specifico significato identitario, che solo attraverso un attento intervento di progettazione può essere recuperato come elemento di valenza storica

---

<sup>1</sup> Giovan Battista Nolli, cartografo, riproduzione cartografica dei luoghi d'interesse in Roma del 1748.

Quello che emerge è che un'attenta attività di *ri-progettazione* e *ri-generazione* dello spazio di relazione può contribuire a dare un significato alla vita delle città.

Il diverso atteggiamento verso il territorio storico attraverso la riqualificazione del ricco patrimonio derivante da una eredità storica stratificata costituisce un veicolo fondamentale per la riscoperta della propria identità e l'ingresso delle città in un'ottica multidimensionale ed integrata che agisce su aspetti fisici, economici, sociali, culturali ed ambientali.

È evidente che il legame tra storia e presente costituisce un importante fattore di identità, nel Mediterraneo, pur essendosi succeduti nel tempo un gran numero di modelli urbani, le città non solo si presentano ancora in forme riconoscibili ma danno frequenti segnali di una nuova vitalità. Quando nel resto del mondo l'esaurimento dei materiali, dei modelli urbani rende più evidente il contrasto tra una forma insediativa che sempre più afferma la propria egemonia e una cultura che fatica a sostanziarla esteticamente.

La storia delle città del Mediterraneo se da un lato vincola gli interventi di riqualificazione dall'altro dovrebbe ispirare ad una nuova progettualità. Se non si vuole definitivamente distruggere l'identità della città, non dobbiamo ricercare un impossibile "modernizzazione" o uso attualizzato dello spazio pubblico. L'organismo urbano presuppone relazioni e correlazioni complesse ed è governato storicamente dal gene della molteplicità, non è possibile identificare dei processi che hanno un inizio ed una fine, richiede piuttosto processi progettuali articolati, creativi, responsabili e periodici per tendere a mantenere alti i valori di vitalità delle zone urbane.

Negli ultimi decenni del Novecento è divenuto un imperativo diffuso quello di dare assolutamente priorità allo spazio pubblico, attraverso interventi diretti a migliorarne le prestazioni funzionali, fisiche ed estetiche. Comincia a farsi strada l'idea che migliorando la qualità dello spazio urbano si ottengono concretamente due risultati: ottenere il consenso dei cittadini e, contemporaneamente, attirare nuove attività



economiche. Da questo emerge che l'elemento fondamentale dei buoni esiti di riqualificazione e valorizzazione urbana è lo scenario fisico, che rappresenta la persistenza e la continuità tra presente e passato e fra presente e futuro. È in base alla qualità fisica dello spazio di relazione, aperto o costruito, che si misura il superamento della fase di crisi e l'effettivo incremento di qualità. Attraverso la presenza di elementi rigenerati di natura economica e sociale l'assetto fisico riesce ad assumere carattere di *permanenza* e a contribuire alla *salvaguardia* dell'identità urbana. Identità urbana che è identità mediterranea.

Gli spazi di relazione sono gli spazi del dialogo, le sinapsi del sistema urbano, le occasioni di scambio, i luoghi che alimentano l'interculturalità, i nuovi simboli per promuovere una città ad un carattere internazionale. Per processo di modernizzazione si intende il rinnovamento che è proprio della storia della città, rinnovamento costante che porta al sovrapporsi di civiltà, idee e segni estremamente visibili che connotano la città stessa. La storia della città sta nel suo farsi e disfarsi, un continuo divenire che ne garantisce la stessa vita, nel lungo periodo l'organismo urbano assorbe, integra e conferisce dignità ad ogni sorta di trasformazione, anche di quelle parti che le sono state imposte, che non le appartengono e sembrano non volerle appartenere.

Lo spazio di relazione, funzionalmente polivalente è quello che più può contribuire alla valorizzazione dei caratteri della città del Mediterraneo favorendo l'interscambio così come avveniva nel periodo storico più significativo del *mare nostrum*. Questo uso dipenderà tanto da molti fattori come il design, l'accessibilità, il significato monumentale, la promozione, la gestione, la diversità dei possibili utenti; l'attenzione particolare verso l'estetica dello spazio di relazione della città del Mediterraneo. La progettazione e la realizzazione di nuovi spazi pubblici per lo scambio, congiuntamente al rilancio di quelli già esistenti, potrebbe rivelarsi una strategia utile alla determinazione di nuove centralità per confermare l'autenticità dei luoghi, in termini formali e funzionali, come essenza stessa della identità di un centro urbano.

## **METODOLOGIA ED ARTICOLAZIONE DELLA RICERCA**

### **Metodologia**

Dalla definizione degli obiettivi si è passati ad una prima fase di ricerca bibliografica e documentaria, sia generale che specifica in modo da attuare delle scelte sulle tematiche relative allo studio ed all'identificazione degli obiettivi e delle finalità. La base di partenza scientifica è costituita da diversi tipi di riferimenti:

- le fonti edite e gli esiti di ricerche e studi sul tema;
- i programmi ed i progetti di valorizzazione del patrimonio culturale del Mediterraneo e per le sue città;
- la produzione letteraria dei grandi pensatori del Mediterraneo.

Gli obiettivi generali analizzano gli interventi di trasformazione sugli spazi pubblici di relazione in grado di orientare le principali trasformazioni della città nel rispetto della memoria e dell'identità del mediterranea; gli obiettivi specifici ricercano le linee di azione per identificare gli strumenti necessari per la modernizzazione e la salvaguardia degli spazi di relazione.

Una prima fase è stata rivolta a comprendere e riconoscere i caratteri propri del bacino mediterraneo: aspetto storico-geografico, economico e sociale. A completamento di questa fase conoscitiva è stata analizzata la ricca produzione scientifica edita sulle città del Mediterraneo per riconoscere i "modelli" in base ai caratteri di identità espressi dalla città rispetto alle matrici storiche che hanno creato i processi insediativi.

Dall'identificazione dell'area e dall'identità delle città si è passati all'analisi degli spazi di relazione, per comprendere i modelli e analizzare il ruolo che questi hanno svolto come elemento di centralità nei processi di sviluppo urbano.

L'analisi ha fatto emergere l'essenza dei sistemi degli spazi di relazione come elementi significativi dello spazio urbano. Quindi esplorare e comprendere le particolari categorie degli spazi di relazione dediti al

commercio, la sosta, l'incontro, i luoghi dove si vengono a formare le identità individuali e sociali, anche attraverso le vicende storiche che li hanno trasformati nelle strutture fisiche e nei significati, può valere alla messa a punto di strategie di intervento finalizzate a mantenere la vitalità e il ruolo che contribuiscono a caratterizzare l'identità di ogni città.

I materiali di cui si parla appartengono ad un vasto ed eterogeneo insieme di spazi e luoghi generalmente frequentati dal grande pubblico: strade, piazze, mercati, giardini, porti ai quali si sono aggiunti i nuovi luoghi di relazione della città contemporanea quali parchi tematici, centri commerciali, waterfronts turistici, centri città turistici, esposizioni universali etc.

I riferimenti riguardano sostanzialmente le principali aree culturali contraddistinte da specifiche peculiarità e che contengono al loro interno numerosi altri livelli di riconoscibilità. Le macro-aree culturali convenzionali identificate sono: l'area culturale del Maghreb che rappresenta la parte meridionale dell'occidente mediterraneo; l'area culturale del vicino Oriente e delle terre ottomane, e l'area culturale dell'Europa mediterranea.

Lo studio dei progetti di recupero e riuso degli spazi urbani, riguarda alcuni temi e luoghi che offrono una lettura trasversale dei processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità urbana mediterranea.

Le città oggetto di approfondimento sono: Tangeri, Barcellona, Atene e Genova; inoltre sono stati analizzati interventi su Bilbao, Alessandria, Istanbul, Reggio Calabria, Napoli, Salerno e Trieste.

Le scelte sono state dettate da alcune considerazioni: le prime sono relative alla posizione geografica nell'ambito del bacino ovvero l'appartenenza alle due diverse sponde, quella europea e quella africana. L'appartenenza a una delle due sponde non è solo geografica, ma possiede implicazioni storiche, politiche, culturali e sociali differenti.

Le altre considerazioni sono di natura progettuale legate agli interventi sui luoghi di relazione, e gli esiti relativi alla salvaguardia dell'identità storico-culturale, e la natura economica e sociale. La maggior parte delle città prese in esame sono state analizzate attraverso dei sopralluoghi

effettuati per comprendere al meglio il rapporto esistente tra il progetto e le trasformazioni in corso; analisi che nascono anche dal confronto sistematico con apparati specializzati locali che si occupano esclusivamente o prevalentemente dei problemi relativi al patrimonio culturale, oltre che alla definizione dell'oggetto degli interventi di recupero urbano.

La fase finale della ricerca che concorre alla definizione di criteri e linee guida per la valorizzazione degli spazi urbani di relazione, proviene metodologicamente dalle fasi precedenti. Questa parte costituisce l'esito propositivo della ricerca: da una parte la confrontabilità dei modelli degli spazi di relazione delle città del Mediterraneo, ricava le conclusioni della ricerca utili per la dimostrazione delle tesi iniziali, dall'altra le conclusioni scaturite dalle riflessioni di tutto il lavoro di ricerca ci fanno ottenere le linee guide coerenti con gli assunti iniziali. Infatti la lettura comparativa delle esperienze analizzate e l'interpretazione degli elementi e degli interventi significativi, ha condotto alla formulazione di nuove strategie di valorizzazione e riuso degli spazi di relazione con l'attenzione alla salvaguardia dell'impronta classica delle città mediterranee.

### **Articolazione della ricerca**

La ricerca è articolata in tre fasi la fase *conoscitiva*, la fase *interpretativa* e la fase di *sintesi*.

La prima fase di natura *conoscitiva* è stata dedicata alla conoscenza delle tematiche per la definizione dell'approccio, dei metodi, dei percorsi, della struttura e dell'articolazione della ricerca. Gli ambiti di indagine sono stati indirizzati all'acquisizione degli atteggiamenti culturali, dei capisaldi teorici di riferimento che contribuiscono a conferire una impronta ben precisa all'intero percorso di ricerca e agli esiti stessi.

Il primo obiettivo è stato quello di acquisire i concetti sostanziali dell'Area Mediterranea nell'ottica interdisciplinare che ha caratterizzato il programma didattico del primo anno di corso.

Le attività oggetto di questa fase di studio sono state quasi esclusivamente finalizzate alla conoscenza delle grandi interpretazioni storiografiche della civiltà del Mediterraneo, della storia urbana, della geografia dell'insediamento, delle strutture degli spazi di relazione, dei quadri geopolitici dell'area, per individuare:

- la ricchezza culturale e le identità dell'area;
- l'importanza della città come identità di cultura e di tradizione;
- l'importanza della contaminazione e della rete di scambi;
- le problematiche di salvaguardia e sviluppo del patrimonio culturale;
- le problematiche inerenti le relazioni.

Ciò ha consentito la definizione specifica degli obiettivi da perseguire e delle strategie da adottare ai fini della formazione di quadri conoscitivi sintetici, conseguibili dall'attività di consultazione e studio delle principali fonti edite (libri, atti di convegni, articoli ed interviste);

la consultazione e lo studio delle fonti inedite disponibili (documenti anche in bozza, relazioni presentate a convegni, fonti filmate, dibattiti all'interno di gruppi di lavoro); la consultazione di siti internet (parole chiave: Mediterraneo, città, architettura mediterranea, spazio pubblico, spazio privato, spazio di relazione, architettura islamica, contaminazione, rigenerazione etc.); la ricerca presso centri di studio specialistici

(Biblioteca Nazionale Centrale di Roma, Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, Dipartimento di Architettura e Analisi della Città Mediterranea di Reggio Calabria, Ce.Re.Re Centro Regionale per il Recupero dei Centri Storici Calabresi di Reggio Calabria, Biblioteca del Museo Nazionale della Magna Grecia di Reggio Calabria, Biblioteca della Facoltà di Architettura di Napoli, Bibliothèque Nationale de France); l'esplicitazione dei concetti maturati e delle linee di "in definizione" con i tutor e i colleghi di dottorato.

I risultati conseguiti da questa fase conoscitiva hanno portato:

- alla redazione di un primo elenco mirato delle fonti di riferimento;

- alla schedatura delle fonti edite sul tema tra quelle consultate indicandone l'importanza ai fini della ricerca;
- al recepimento di documenti di interesse e dei principali materiali di indagine sul Mediterraneo che hanno permesso così di dar corpo ad un programma particolareggiato delle attività con la compiuta definizione dell'approccio, dei metodi, dei percorsi, dei riferimenti, della struttura e dell'articolazione della ricerca.

La seconda fase della ricerca *intepretativa* è stata dedicata l'attività di analisi dei quadri conoscitivi elaborati e sistematizzati nella prima fase operando degli approfondimenti con finalità ancora più mirate e specifiche sugli ambiti delle città mediterranee. Gli elementi di approfondimento sono stati rivolti alla conoscenza degli spazi pubblici delle città (in base a parametri basati sull'identità storica, sulla posizione geografica, sulla formazione ed evoluzione del tessuto urbano, sul rapporto storico ed attuale degli spazi di relazione e sui caratteri di mediterraneità), in modo da individuare le città oggetto del proseguimento e dello sviluppo della ricerca.

Le attività svolte hanno riguardato:

- la partecipazione a seminari e convegni specifici rispetto ai temi di ricerca;
- la consultazione e studio delle principali pubblicazioni sulle città mediterranee;
- la consultazione delle fonti documentarie presenti in biblioteche e centri di ricerca italiani e europei;
- l'avvio di incontri di confronto con altri gruppi di lavoro attivi rispetto a tematiche affini.

Le attività, nello specifico, hanno riguardato la partecipazione ai seminari attivati presso l'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria organizzate all'interno delle iniziative del dottorato di ricerca in *"Pianificazione e Progettazione della Città Mediterranea"* coordinato dal Prof. Alessandro Bianchi.

Si ricorda inoltre la partecipazione alla:

- conferenza tenuta da Maurice Aymard dal titolo “Città e civiltà del Mediterraneo all'interno delle *“Lezioni di storia urbana – le città del Mediterraneo”* organizzato dal Comune di Modena Assessorato alla Cultura (novembre 2004). L' incontro ha fornito un quadro complessivo del tema città e civiltà del Mediterraneo, soffermandosi in particolare sul complesso rapporto fra civiltà ed eredità urbana. Maurice Aymard si è soffermato sulla relazione complessa fra civiltà ed eredità urbana. Da almeno cinque millenni la storia del mondo mediterraneo si è identificata con la figura emblematica della città dove si sono organizzati l'affermazione dei poteri politici e religiosi, il controllo del territorio, l'economia di scambi. Ogni civiltà ha inventato il suo modello di città, imitato o rifiutato dalle altre, e trasmesso alle civiltà successive o da loro abbandonato: la città si è in questo modo identificata sia con la continuità che con la discontinuità.

E nonostante i fenomeni di imitazione, di circolazione delle innovazioni, di convergenza intorno a nuovi schemi organizzativi, la città non si è mai identificata nel Mediterraneo con una lingua unica ed unificata, tutt' al più con una lingua franca che permetteva di capire e di farsi capire, al di là delle differenze profonde fra civiltà e religioni, conferendo a molte città una dimensione multietnica, multinazionale, multireligiosa. Questa molteplicità di riferimenti temporali e spaziali e di linguaggi servirà da filo rosso per ricostituire il rapporto sempre più complesso e sempre più necessario, per mantenere o ricreare la nostra identità individuale e collettiva, fra città e civiltà, intese come costruzioni storiche, sociali e culturali.

- il seminario internazionale *“The Mediterranean medina”* presso l' Università "G. D'annunzio" di Pescara Facoltà di

Architettura con l'iraM - Istituto di Ricerca Architettura Mediterranea, (17-19 giugno 2004). La traccia guida è stata lo studio sui caratteri fisici particolari e sulle trasformazioni principali della città mediterranea. Come la struttura urbana è il risultato delle tracce storiche di sovrapposizioni differenti. La città mediterranea ha sviluppato la relativa identità con la riutilizzazione e la modifica del *remains* urbano precedente. La Medina delle regioni mediterranee orientali e del sud è inoltre il risultato della coesistenza ed il lavoro dei gruppi etnici e religiosi differenti con la loro eredità delle istituzioni civiche e religiose, delle tipologie, dei materiali da costruzione e delle tecniche. I caratteri fisici particolari della Medina sono rivelati nel tessuto urbano compatto, nell'uso genuino dei materiali da costruzione e delle parti architettoniche. La perdita dell'identità complessa della città mediterranea principalmente è causata dalla mancanza di manutenzione nei settori urbani storici, nell'emigrazione dei gruppi etnici dovuto gli eventi drammatici e nell'introduzione di nuovi sistemi di costruzione e di nuove tecniche di controllo dell'ambiente. Lo studio sulla struttura della Medina porta ad una comprensione e ad un controllo migliori delle relative trasformazioni, puntanti sulla conservazione di un'eredità preziosa cioè a questa data, ancora una parte vitale della città contemporanea. In particolare sono state seguite per le tematiche inerenti il lavoro di ricerca le seguenti sezioni tematiche: le zone marginali che echeggiano l'identità mediterranea urbana; il ruolo del *remains archaeological* nella formazione della Medina mediterranea; inchieste urbane di analisi che mettono a fuoco sulle tracce storiche, sui gruppi etnici e sulle strategie di riabilitazione;



- il seminario all' École d'architecture De Paris-La-Villette - Équipe De Recherche "*Architectures, Milieux, Paysages*" et "*Jardins, Paysages, Territoires*" Projets de Parcs Naturels et Démarches Paysagères (5-11 luglio 2004);
- il seminario "*Per una identità dei luoghi*" con l'intervento di Marc Augé sulle problematiche dello spazio nella surmodernità tenutosi presso l'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria Facoltà di Architettura (2-3 febbraio 2005);
- la Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti "*Terre d'Europa e fronti Mediterranei*" tenutasi a Palermo (3-4 marzo 2005). Il tema del Mediterraneo con le sue differenze e la sua particolare unità è l'ambito in cui la progettazione contemporanea incrocia l'antico e la memoria storica. I cambiamenti delle geografie, della società e dell'economia emergono nella riconfigurazione del territorio europeo, sia a seguito dell'allargamento dell'Unione sia in conseguenza del rafforzamento delle relazioni mediterranee e in previsione dell'area di libero scambio del 2010. Le riflessioni hanno riguardato il ruolo della pianificazione urbana e territoriale come principale interprete della necessità di imprimere qualità alla vita attraverso la produzione di forme e relazioni insediative, senza tralasciare il confronto tra nuovo ed antico per salvaguardare la continuità in un panorama fatto di differenze e nuove geografie. Significativo sul ruolo delle città del Mediterraneo per la salvaguardia dell'identità e nuove trasformazioni del territorio è stato l'intervento di Marcel Roncayolo, che oltre a soffermarsi sulle nuove centralità del Mediterraneo ha presentato il caso della città di Marsiglia e la genesi delle strutture urbane. Le sezioni tematiche legate al tema dello studio trattato è stata quella relativa a "*Struttura ed identità*"

dedicata ai piani strutturali, ai piani di interpretazione, agli  
atlanti delle memorie e dei valori dei luoghi;

I risultati conseguiti in questa fase sono:

- l'identificazione degli elementi di originalità considerati utili alle finalità della ricerca delle tendenze di valorizzazione e riqualificazione degli spazi urbani di relazione dal punto di vista della modernizzazione e della salvaguardia;
- l'identificazione delle città-caso di studio;

La terza fase è quella finale di *sintesi* la parte in cui, potendo considerarsi compiuta l'attività conoscitiva e sperimentale, è possibile rileggere gli esiti raggiunti rispetto alle finalità e agli obiettivi perseguiti. Essa ha contenuti interpretativi e propositivi. In continuità con le fasi precedenti si sono condotte, delle letture integrate tra interventi di rigenerazione urbana, capaci di integrare passato e futuro, al fine di sostanziare delle linee guida e nuove forme di intervento sulle città essenzialmente orientate al rilancio dei caratteri dell'identità culturale del bacino.

Dalle conoscenze specifiche, dalle osservazioni di ampio spettro delle sperimentazioni condotte e osservate anche da altre esperienze di ricerca, sono state elaborate ipotesi di linee guida e possibili linee di azione per procedure e riferimenti comuni per le città del Mediterraneo. L'attività nello specifico ha portato all'aggiornamento continuo rispetto ai contenuti dei documenti prodotti in Italia, in Europa e nell'Area mediterranea in genere in tema di spazi pubblici, sviluppo e salvaguardia e soprattutto alla ricerca di contatti frequenti con i gruppi di lavoro e i centri, italiani ed esteri, impegnati in ricerche con tematiche affini. In particolare con il gruppo di lavoro sui luoghi dello scambio nelle città del Mediterraneo del Dipartimento di Architettura e Analisi della Città del Mediterraneo dell'Università degli Studi di Reggio Calabria; con il "Ce.Re.Re. Centro Regionale per il Recupero dei Centri Storici" di Reggio Calabria che è stato protagonista per la regione Calabria di un progetto comunitario sul programma Interreg III C denominato

“Castrum” per la valorizzazione dei beni culturali delle città del Mediterraneo; con l' Agence Urbaine de Tanger, la Tangier American Legation, la Fondation Tanger Al Madina e l'architetto Hanae Bekkari per una serie di azioni rivolte alla valorizzazione dell'identità storica della città marocchina.

Si ricorda la partecipazione al workshop sulle *“Politiche Urbane nel Mediterraneo”* organizzato a Reggio Calabria per il “Progetto Centurio Interreg IIIC Generalitat Valenciana e Regione Calabria” (18-22 aprile 2005). Il programma Centurio è stato promosso dall'Assemblea delle Regioni d'Europa (ARE) ed è stato implementato con il programma Interreg III C e vede coinvolti i partner Regione Calabria e Generalitat Valenciana. L'obiettivo dei lavori sono stati i progetti urbani realizzati con il concorso dei Fondi Comunitari, lo sviluppo locale, la progettazione integrata a livello urbano, le politiche urbane locali, la sostenibilità urbana e la costruzione di future collaborazioni per la progettualità mediterranea.

Una parte di questa ultima fase è stata dedicata alla verifica degli esiti conseguiti rispetto alle finalità e agli obiettivi perseguiti. Questa fase ha portato alla stesura definitiva del rapporto di ricerca.

I risultati conseguiti hanno interessato:

- l' individuazione di spunti per politiche, criteri, linee di azione comuni nella pianificazione urbana, per le città del Mediterraneo;
- l'individuazione di linee programmatiche sulle procedure e le metodologie per la modernizzazione e la salvaguardia degli spazi pubblici, degli interventi osservati e proposti;
- rapporto conclusivo di ricerca con appendici della documentazione di riferimento.

## **PARTE PRIMA**

### **IL MEDITERRANEO: CITTA' E SPAZI DI RELAZIONE**

## 1.1. Le città del Mediterraneo: universalità e complessità

La storia del mondo mediterraneo si identifica con la figura emblematica della città, luogo dove si sono organizzati l'affermazione dei poteri politici e religiosi, il controllo del territorio, l'economia di scambi.

Ogni civiltà ha inventato il suo modello di città imitato o rifiutato dalle altre, e trasmesso alle civiltà successive o da loro abbandonato: la città si è in questo modo identificata sia con la continuità che con la discontinuità. Nonostante i fenomeni di imitazione, di circolazione delle innovazioni, di convergenza intorno a nuovi schemi organizzativi, la città non si è mai identificata nel Mediterraneo con un linguaggio unico e unificato, tutt'al più con linguaggio, che al di là delle differenze profonde fra civiltà e religioni, conferisce a molte città una dimensione multiethnica, multinazionale e multireligiosa<sup>2</sup>. La città mediterranea è la rappresentazione della cultura mediterranea; nelle sue caratteristiche ritroviamo il rapporto con i luoghi, con l'identità antica che altrove è spesso scomparsa, "il Mediterraneo ha inventato la città" dice Maurice Aymard<sup>3</sup>.

La presenza delle diverse civiltà nel corso dei secoli, fu la caratteristica fondamentale del *mare nostrum* e delle sue città, in nessun'altra parte del mondo si ha un'amalgama tale di storia, popoli e razze, e la "contaminazione" è stata l'elemento essenziale che l'ha resa possibile, da sempre regola fondamentale di scambio all'interno del Mediterraneo.

Le diverse civiltà hanno inventato istituzioni, circuiti, gerarchie, usi sociali modelli che sono stati ulteriormente diffusi, imitati, dimenticati e riscoperti dai vari "rinascimenti".<sup>4</sup>

Un processo continuo che ha visto protagoniste le città del mondo antico, le repubbliche mercantili (Genova o Venezia), le città corsare (Algeri fra

---

<sup>2</sup> "Le città del Mediterraneo" relazione di Maurice Aymard incontro di "Lezioni di storia urbana" organizzato dal Comune di Modena Assessorato alla Cultura Città e civiltà del Mediterraneo, 2004.

<sup>3</sup> M. Aymard, "Spazi", in F. Braudel (a cura di), *Il Mediterraneo*, Milano, C.D.E., 1987.

<sup>4</sup> M. Aymard, conferenza sulle *Città del Mediterraneo*, Modena novembre 2003, ciclo di lezioni di storia urbana a cura dell'Assessorato alla cultura – Ufficio ricerche e documentazioni sulla Storia Urbana.

il '500 e il '700) o militari (Malta), le varie minoranze (dai Siriani del mondo romano agli Armeni dei secoli XVI-XX) che hanno organizzato una rete di scambi all'interno del Mediterraneo e verso altri mari.

Le città che sono state fondate, abbandonate, riprodotte sono diverse, da quelle oggi studiate dagli archeologi nella Mesopotamia; a quelle di fondazione Magno Greca "le colonie"; alla città romana che, al massimo dello splendore dell'Impero Romano troviamo riprodotta fino al Reno, al Danubio, e al deserto, città che rispondono all'ideale di vita urbana; alle città della civiltà musulmana che oltre a caratterizzare la sponda sud del bacino mediterraneo ha creato centri sulla costa a nord con Toledo e Palermo; le città nate sul modello bizantino (Ravenna e Venezia); metropoli portuali (Genova); alle città del Rinascimento italiano; alle città che nel '900 hanno abbattuto le loro mura per far fronte all'espansione della loro popolazione: tutte città che costituiscono altrettanti modelli urbani, che coesistono e nei quali siamo tentati di ritrovare tratti identitari e forme comuni. Una continuità urbana esistente che allo stesso tempo marca le differenze apportate dalle popolazioni che in più luoghi hanno a volte perfezionato e diffuso modelli di altre civiltà e talvolta rifiutato o dimenticato i caratteri delle civiltà più vicine.

*"La città mediterranea, con evidenza non esiste. Invece esistono numerose città europee, arabe, turche e balcaniche che sono anche mediterranee, manifestando caratteri comuni....".*<sup>5</sup>

Esistono, ancora oggi, città che esprimono in ogni loro anfratto la propria mediterraneità, altre nelle quali sopravvivono solo alcuni lembi che vengono sempre più circondati da caratteri che poco hanno a che vedere con i caratteri mediterranei classicamente intesi, ma che pur sono mediterranee. Ogni centro urbano rappresenta una forza imprescindibile, e la loro unione secondo la teoria di Matvejevic, rappresenta una realtà forte che potrebbe divenire fondamento di un futuro Mediterraneo.

Ogni città ha insita la sua mediterraneità, viene spontaneo identificare come tali le città di costa, ma non è detto che le città interne, anche le più

---

<sup>5</sup> A. Clementi, "Città Mediterranee", in AA.VV, *Le città del Mediterraneo-Atti del Forum Internazionale Reggio Calabria 1998*, Reggio Cal., Jason Editrice, 2001.

nordiche (Parigi) o quelle oceaniche (Lisbona) , grazie proprio alla loro connotazione multi-etnica tendono ad esprimere il lato più mediterraneo di se stesse.

Le definizioni di città sono molte, ognuna caratterizzata dall'osservatorio disciplinare da cui deriva, tuttavia si possono segnalare due accezioni fondamentali: uno legato alla forma sociale, che si riferisce al concetto di *civitas* e l'altro legato alla sua forma fisica che nasce dal concetto di *urbs*. L'idea di città va oltre quella che può essere definita la sua essenza meramente fisica, caratterizzata esclusivamente dal costruito, dagli edifici e da tutti i caratteri materiali di cui è costituita, rientra invece in un concetto più ampio che prende in considerazione anche aspetti astratti, quali l'idea di comunità, cultura e relazioni.

Il significato originario del termine città non ha riferimento territoriale, implica l'insieme dei cittadini che la abitano. La parola latina *civitas*, da cui discende città, infatti indicava non tanto la città materiale, fisica, quanto i cittadini che la abitavano; essere cittadino significava essere parte della cittadinanza, ovvero di un nucleo di individui che, con il loro operare, contribuivano al governo e alla vita della città. La *civitas* è quindi l'anima della città, solo successivamente il suo significato ha assorbito quella che è la valenza fisica, ora predominante, ed ha perso quasi del tutto il suo significato originario. Il concetto di città resta comunque legato ad una molteplicità di funzioni che coinvolge la sfera territoriale, ma anche l'assetto sociale, amministrativo e culturale.

La città ha quindi un corpo, dato dal suo tessuto concreto, da ciò che è tangibile, sia visivamente che dal punto di vista tattile; ma ha anche un'anima, che è data dal carattere degli individui che vi abitano o la frequentano, dalle sensazioni che procura al singolo soggetto, dalle particolari situazioni climatiche che si verificano. La città assorbe quindi quelli che sono i caratteri socioculturali di una comunità, e fisiognomici del territorio.

Il rapporto pieno-vuoto è, dunque, generatore della pianta della città. Per esempio: i grandi recinti delle città antiche lasciavano grandi quantità di spazio libero tra i palazzi e le parti abitate.

La città è definita da Carlo Cattaneo e Max Weber come l'espressione eccellente dell'agire storico dell'uomo. Nel 1920 l'economista e sociologo tedesco pubblica nella rivista "Archiv fur Sozialwissenschaft und Sozialpolitik" il saggio "La città", parte della sua opera *Economia e società* che verrà pubblicata postuma nel 1922. Max Weber, in questo scritto sostiene che l'origine della città è ascrivibile all'idea di *oikos* (ovvero coincidenza di sede e scambio), in quanto in essa trova luogo la dimora del principe, o del signore, e il mercato. La città è, infatti, luogo dello scambio delle merci e dei prodotti provenienti dal contado.

Carlo Cattaneo in *La città come principio delle storie italiane*, pubblicato nel 1858, enuncia il carattere fondativo e persistente della città nella storia d'Italia e del suo territorio, storia che si concretizza nello spazio fisico e che resiste alle variazioni del quadro politico. Cattaneo, infatti, afferma che la città è "l'unico principio per cui possano i trenta secoli delle storie italiane ridursi a esposizione evidente e continua. Senza questo filo ideale, la memoria si smarrisce nel labirinto delle conquiste, delle fazioni, delle guerre civili e nell'assidua composizione e scomposizione degli stati... Fin dai primordii la città è altra cosa in Italia da ciò ch'ella è nell'oriente o nel settentrione. L'imperio romano comincia entro una città; è il governo d'una città dilatato a comprendere tutte le nazioni che circondano il Mediterraneo. (...) In Italia il recinto murato fu in antico la sede comune delle famiglie che possedevano il più vicino territorio. La città formò con il suo territorio un corpo inseparabile". La nascita di un insediamento comporta la collocazione in un sito, prende così forma l'atto della fondazione, ovvero stabilire un luogo per l'abitare separato dall'ambiente naturale circostante tramite la delimitazione di uno spazio circoscritto. Archetipi della fondazione sono, ad esempio, il recinto e la croce di strade, entrano così in gioco una serie di aspetti significativi alla base del processo di fondazione di una città che sono "sito, rito e mito" aspetti di cui si occupano in maniera approfondita gli studi di antropologia<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Joseph Rykwert, *L'idea di città. Antropologia della forma urbana nel mondo antico*, Torino 1981



La nascita della città antica deriva dalla associazione di tribù a valle di una definizione dei modi dell'aggregazione umana che originano dalla famiglia, alla fratria, alla tribù, alla città. In riferimento al concetto di città come *polis*, Fustel de Coulanges storico francese della metà del XIX secolo, sottolinea che *“cittadinanza e città non erano sinonimi presso gli antichi: la cittadinanza era l'associazione religiosa e politica delle famiglie e delle tribù; la città era il luogo di riunione, il domicilio e soprattutto il santuario dell'associazione. Non bisogna farsi delle città antiche le idee che danno quelle che si vedono sorgere ai nostri tempi. Si fabbricano alcune case, e si ha un villaggio; a poco a poco il numero delle case cresce, e si ha la città, e noi alla fine, se c'è spazio, la circondiamo con un fossato e con una cinta di mura. Una città, presso gli antichi, non si formava a poco a poco, per l'accrescersi lento del numero degli uomini e delle costruzioni: si fondava di colpo, tutta in un giorno. Ma bisognava che prima fosse costituita la cittadinanza (...). Una volta che le famiglie, le fratrie e le tribù s'erano messe d'accordo d'unirsi e d'avere uno stesso culto, subito si fondava la città perché fosse il santuario del culto comune: così la fondazione di una città era sempre un atto religioso”*.

La nascita delle città, le forme urbane sono il prodotto delle società umane storiche, la storia entra in modo determinante nello studio della genesi degli spazi urbani. Così come entrano i rapporti fondativi con il luogo che erano *“di natura molteplice o di diversa visibilità, materiali o immateriali, direttamente misurabili o percepibili per vie più sottili e interne”*<sup>7</sup>.

Un approccio importante sull'apporto delle società sulla genesi della forma urbana è offerto dagli studi di geografia urbana avviati in Francia intorno al 1910, a partire dai contributi fondanti della geografia umana di Vidal de la Blanche e Demangeon, l'approccio è concentrato

---

<sup>7</sup> Cusmano M.G., *Oggi parliamo di città. Spazio e dimensione del progetto urbanistico*, Franco Angeli, Milano 2002.

sull'analisi dei meccanismi di formazione e trasformazione urbana per spiegare " la nascita, la crescita, le fasi alternative di sviluppo e decadenza della città" (Blanchard 1912). I geografi hanno, su un altro versante, che ha attualmente avuto un notevole impulso, affrontato lo studio della genesi e trasformazione della città entro la dimensione territoriale interpretando, soprattutto, il ruolo dei sistemi connettivi tramite il modello interpretativo della *rete*.

Se per gli storici la storia della città coincide con il processo di separazione dalla natura, per i geografi la tendenza è opposta: lo sviluppo della città è infatti visto come conseguente alle potenzialità offerte dalla sua situazione naturale. Pierre Lavedan, storico della città attivo in Francia negli anni '30 del secolo scorso, traccia una storia della "creazione urbana" riassumendo i principali momenti della nascita di una città.

In questo ambito l'insorgere e il modificarsi dei *bisogni* umani e sociali assume una grande importanza.

Per Lavedan la scelta per la nascita della città si orienta a soddisfare le esigenze di carattere difensivo, religioso e relazionale. La creazione della città deve necessariamente rispettare la situazione orografica, sapendo cogliere le opportunità offerte dal sito dal punto di vista difensivo in primis, e relazionali successivamente, operando degli adattamenti attraverso percorsi ed architetture che costituiscono un unicum con il contesto naturale, tanto che il paesaggio derivante risulta ancora denso di significati culturali.

Questo porta all'identificazione del sito più difendibile di un dato territorio, si cerca di rispettare le credenze legate alla religione ed infine la possibilità di istituire dei contatti con altri insediamenti umani.

Assume, dunque, grande importanza per la fondazione di una città il rapporto con le vie di comunicazione, sia naturali (i fiumi, il mare), sia artificiali (strade, ferrovie, canali). La strada ha una particolare importanza nella nascita della città. Per quanto riguarda la città europea, non è tanto il tracciato della strada in sé stesso che diviene elemento generatore della città, quanto il punto di sosta, luogo deputato allo

scambio ed al mercato. Come ci fa notare Pirenne, le città sono opera dei mercanti.

Nella definizione della localizzazione della città, Lavedan attua una distinzione preliminare, tra sito locale e contesto generale.

Per sito locale si intende la “base” su cui si estende la città. Alla sua definizione concorrono diversi elementi: innanzitutto la natura del suolo, che può essere, ad esempio, stabile o mobile, salubre o malsano.

Successivamente i caratteri della configurazione fisica del suolo: è raro che le città si sviluppino su un terreno perfettamente orizzontale, di solito sorgono intorno o su rilievi e in luoghi in cui già esistono specchi d'acqua.

Per esempio, ci sono città caratterizzate dalla presenza di un' “acropoli”, come Atene, o città che sorgono su terrazze fluviali o tra colli, come Roma.

La presenza dei rilievi influenza in differenti modi l'assetto urbano

In primo luogo sulla pianta, quando la città non è di fondazione. Il rilievo accidentato offre prospettive naturali che possono essere valorizzate dall'architettura urbana. Il rilievo agisce, inoltre, sulla costruzione e sulle comunicazioni.

Il contesto generale annovera condizioni sia naturali che artificiali. Innanzitutto il clima: le agglomerazioni urbane, in origine, sorgevano solo nelle zone temperate.

Soprattutto nell'area sud del Mediterraneo l'attenzione agli aspetti climatici con soluzioni studiate e controllate, per sfruttare al meglio le condizioni ambientali, hanno condizionato la posizione della città, l'orientamento degli edifici, la posizione delle piazze e dei giardini oltre alla scelta dei materiali edilizi e delle essenze vegetali.

Le condizioni artificiali sono riferite innanzitutto alle relazioni: (vie di comunicazione, organizzazione dei trasporti, contesto politico – economico), allo sfruttamento delle risorse naturali della regione. Tuttavia, Lucine Febvre, geografo francese che nel 1949 pubblica *La terre et l'evolution humaine*, ha ricordato opportunamente che “*i luoghi privilegiati sono meno rari di quanto si pensi e sono occupati in modo*

*inuguale; che i vantaggi della posizione sono ora trascurati, ora riadattati, ora costruiti di sana pianta, piuttosto che già dati; e, inoltre, che il luogo di insediamento urbano, una volta acquisito, resiste al tempo, mentre le tecniche di produzione e di scambio, del genio militare o civile, le direzioni delle correnti commerciali e le strutture politiche cambiano"*<sup>8</sup>

Sempre Lavedan dice che "la città si compone materialmente di due parti che si compenetrano strettamente: spazi liberi e spazi costruiti.

"Gli spazi liberi sono di due tipi: pubblici e privati. I primi, nella città moderna, comprendono le strade, le piazze, i giardini pubblici. Gli altri sono rappresentati dagli spazi più o meno consistenti che, negli isolati, sono annessi alle costruzioni: corti, giardini, spazi interstiziali. Secondo i paesi e secondo le epoche la superficie urbana è ripartita in modo molto differente tra queste componenti".

L'oggetto città dalla nascita all'evoluzione alla crisi appare un'intricato labirinto con una serie di questioni che si possono affrontare solo se si raccolgono gli aspetti geografici, storici, architettonici, artistici, urbanistici, economici, sociali o i risultati delle ricerche di discipline "contigue". E in più non è mai facile tenere insieme una gran mole di dati e un grado di approfondimento accettabile. A studiare le città la difficoltà si avverte costantemente. A studiare la città – al singolare – poi, cioè a cercare astrazioni e modelli sui quali regionare, tale difficoltà si accentua. È difficile dare una classificazione alle città mediterranee, può essere utile riprendere quella fatta da Alberto Clementi<sup>9</sup> sui caratteri d'identità

---

<sup>8</sup> M. Roncayolo,

<sup>9</sup> AA.VV., *Mediterraneo. Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo*, op.cit.

approfondisce la riflessione sui caratteri di identità di queste città, partendo dalla nozione di quadro morfologico ambientale per poi risalire alle matrici storiche che ne hanno creato i processi insediativi. Egli riconosce principalmente sei grandi *regioni mediterranee*: l'*Arco Latino*, che si estende dalla punta di Gibilterra fino alla Sicilia;

la *Conca Adriatica*, definita dai contrafforti degli Appennini e delle Alpi Dinariche; il *Fronte Maghrehino*, il più omogeneo dei quadri ambientali mediterranei per l'affinità dei suoi caratteri geografici, storici, culturali; il *Flesso Libico Egiziano*, dove entrano in contatto le due grandi superfici piane del mare e del deserto sahariano; la *Facciata Mediorientale*, dove esistono le stesse condizioni morfologiche tra mare e deserto; il *Ponte Anatolico Balcanico*, tra la Turchia e la Grecia attraverso l'Egeo, il Mar di Levante e lo Ionio.

urbana, partendo dalla nozione di quadro morfologico ambientale per poi risalire alle matrici storiche che ne hanno creato i processi insediativi.

*“Delle città del Mediterraneo è già stato detto praticamente tutto: della polis e della politica, di piante e catasti, di costruzioni e stili, di pietre e tagli di pietre, di sculture e architetture, dei templi e dei cerimoniali, degli edifici e delle istituzioni, di scale, portali, facciate e palazzi, capitelli e castelli, di piazze e fontane, di strade e di vita che vi si svolge”<sup>10</sup>.*

Limitandosi all'osservazione delle morfologie degli insediamenti Clementi, coglie alcuni caratteri ricorrenti di questo modello urbano che accomuna le città del Mediterraneo, infatti non è l'affinità degli impianti insediativi, né la natura specifica delle architetture o la qualità particolare dei cromatismi urbani, è il loro essere sedimento di un lungo processo di accumulazione selettiva che nel tempo ha filtrato i materiali da riusare in nuove strutture dell'urbano e quelli da abbandonare perché incompatibili con i valori di cui erano portatrici le nuove civiltà.

Tale determinazione, scaturisce dall'identificazione di caratteri comuni alle città del Mediterraneo: l'omogeneità delle condizioni geomorfologiche ed ambientali; comuni culture di organizzazione ed uso dello spazio; comuni matrici storiche. Per quanto riguarda la classificazione delle città, lo stesso autore le distingue in: città islamica, città del levante e città europea.

*La città islamica del mondo arabo*

---

<sup>10</sup> Matvejevic P., *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, Garzanti, Milano 1993.

La città riconosciuta come arabo-islamica<sup>11</sup> è la sintesi dell'elemento culturale, sociale e fisico esistente prima dell'avvento dell'Islam e del nuovo credo che porta con sé regole di comportamento sociale che inducono alla sedentarizzazione ed alla formazione di regole per lo sviluppo fisico. La dottrina classica orientale sulla città del mondo arabo si basa sul concetto secondo cui tutti i fenomeni che si manifestano nella civilizzazione dei paesi musulmani sono condizionati dall'Islam, inteso come religione totalizzante e fondatrice di tutti gli aspetti della vita delle popolazioni interessate.<sup>12</sup>

Il rapporto tra islam e città è molto stretto, nel 662 quando il Profeta fu costretto ad emigrare (égira) creò quella che J. Berque<sup>13</sup> chiama “*la repubblica profetica*” una cittadina che esaltava il modello urbano tagliando fuori il deserto e le steppe. Al-Madīna al-MuKarrama (Medina la Venerata) appare così la città per eccellenza, prima come dimora d'esilio del Profeta e successivamente come sede dell'autorità della sua repubblica. Il termine *madī* (città) compare diciassette volte nel Corano.<sup>14</sup> Tutto nella città arabo-musulmana è ordinato intorno ai luoghi di culto, alla Grande Moschea ed alle piccole che caratterizzano i quartieri residenziali. Lo studioso J. Berque a tal proposito afferma che

---

<sup>11</sup> L'utilizzo del termine arabo-islamico è dovuto poiché la cultura islamica non si identifica con un unico “tipo urbano”, cioè quello del mondo arabo, ma comprende altri ambiti geografici che vanno dall'Iran al mondo indiano e indonesiano dove l'organizzazione degli spazi urbani segue regole e modelli differenti. Nel dire comune si tende ad utilizzare, per estrema sintesi o generalizzazione, i due termini indistintamente, come se fossero sinonimi. Alcuni autori, ed in particolare E. Wirth, sulla base di considerazioni di carattere storico-tipologico hanno negato decisamente l'utilità epistemologica o la corrispondenza a una realtà del concetto di città islamica: in effetti gli elementi costitutivi della città dell'oriente e dell'occidente musulmano si ritrovano già nelle città preislamiche, a eccezione della struttura del mercato (sūq), le cui caratteristiche di islamicità sono tuttavia difficilmente definibili. Malgrado tutte queste considerazioni, la vitalità del concetto è dimostrata dalla quantità di convegni e dalle pubblicazioni che negli ultimi anni hanno affrontato questo tema.

<sup>12</sup> A. Raymond, *Ville musulmane, ville arabe: mythes orientalistes et recherche récentes* in J.L. Biget e J.C. Hervé (coordonateurs) *Panoramas Urbains*, E.N.S. Editino; C. Chaline *Le villes du monde arabe*, Colin-Masson 1989.

<sup>13</sup> J. Berque, *L'Islam au temps du monde*, Sindabad, Parigi 1984

<sup>14</sup> B. Khader, *La città araba di ieri e di oggi: alcune riflessioni introduttive* in *Città e società nel mondo arabo contemporaneo*, Edizioni Fondazione Giovanni Agnelli, Torino 1997.

*“un urbanesimo di segno confessionale sembra così sprigionarsi dalle origini dell'islam”*.<sup>15</sup>

Si può affermare che fin dall'avvento dell'Islam, furono introdotti principi e condizioni anche nel modo di costruire che poi per il loro uso costante nel tempo diventarono regole e leggi. Principi che condizionarono il modo di organizzare la città, costruire le abitazioni e le infrastrutture, indirizzando la crescita della struttura urbana verso l'aspetto e le forme attuali. L'introduzione e l'uso di regole stabilite sono state necessarie in particolare per evitare i conflitti di interesse e tutelare i cittadini durante la costruzione di parti di città. Sorsero allora diverse scuole di legge, in differenti contesti geografici, che si occuparono di formulare una normativa in materia di costruzioni interpretando la legge coranica. Le fonti da cui venivano estrapolate le norme, secondo diverse interpretazioni delle fonti stesse, erano il *Corano* e la *Sunna* (dettata dall'ispirazione divina del profeta Maometto). La *Ijma* (consenso della comunità musulmana) e la *Ijtihad* (uso della ragione umana nell'elaborazione della legge), aiutavano poi gli studiosi di tale materia a formulare le leggi. Le relazioni tra le diverse scuole contribuirono alla diffusione dei loro principi anche in aree diverse da quelle in cui venivano promulgate. Gli insegnamenti della scuola Maliki, una delle più importanti, si diffusero dalla città di origine, Medina, attraverso l'Egitto fino al Maghreb ed alla Spagna.

Come esempio si possono riportare alcuni dei principi fondamentali in materia di costruzioni derivati dagli insegnamenti della scuola Maliki in uso nella Tunisia del XIV sec.<sup>16</sup>:

- ognuno ha pieni diritti purchè le decisioni prese dal singolo non danneggino gli altri;
- diritti dei primi proprietari o usufruttuari sugli altri circa le decisioni da prendere in materia di confini, apertura di finestre, etc.

---

<sup>15</sup> J. Berque, *L'Islam au temps du monde*, op.cit.

<sup>16</sup> B.S. Hakim, *Arabic-Islamic Cities*, ed. Kegan Paul International, Londra. Analisi approfondita degli elementi architettonici e morfologici che caratterizzano la forma urbana.

- diritto del proprietario per l'utilizzo ottimale dello spazio del lotto anche in altezza, a proprio beneficio anche limitando aerazione e luminosità del vicino;
- la larghezza minima delle strade è di 7 cubiti (1cub. equivale a 45-50 cm.) stabilita in base al passaggio di due cammelli carichi di merci (regola stabilita dal Profeta), la stessa misura è anche valida per l'altezza minima degli edifici lungo le strade;
- il diritto di usare lo spazio immediatamente adiacente alle mura della casa è del proprietario di tale casa o edificio;
- le fonti di cattivo odore (bagni pubblici, discariche, etc.) o di rumore non devono essere in prossimità delle moschee.

E si possono riassumere anche gli elementi che hanno contribuito a creare la trama urbana tipica delle medine delle città arabo-islamiche:

- gli spazi pubblici e gli spazi privati
- le restrizioni d'uso dello spazio
- le visuali spaziali
- la divisione di proprietà.

Il diritto di proprietà, il controllo dell'uso dello spazio, pubblico e privato, e le loro interrelazioni spiegano i meccanismi che influenzano l'uso dello territorio e le metamorfosi delle forme urbane.

Le leggi ed i codici in materia di costruzioni hanno influito sulla formazione della città. La moschea deve sempre avere il muro del *mirhab* rivolto verso la Mecca e deve essere presente in ogni nucleo di case. La sua disposizione orienta il senso e la formazione del quartiere, o del nucleo di case in cui si trova.

La larghezza e la gerarchia delle strade viene condizionata dall'organizzazione del polo religioso ed abitativo. I sottopassaggi sono il risultato diretto della *fina*<sup>17</sup> così come gli aggetti (*mashrabiya*), sulle strade ai piani superiori. Le leggi per la protezione della vita privata

---

<sup>17</sup> *Al fina* è il termine con cui si descrive lo spazio aperto privato, interno come il cortile, o esterno come la parte di strada, che può essere usata temporaneamente dal proprietario della casa.



influiscono sia sull'organizzazione della casa che sulla città. Gli ingressi sono muniti di sala d'aspetto, filtro visuale ed uditivo tra la vita pubblica che si svolge in strada e la vita familiare. La quasi totale assenza di finestre ai piani bassi e la loro minima dimensione dà un carattere uniforme alle facciate delle strade e non aiuta all'orientamento. La struttura irregolare delle costruzioni all'interno del quartiere, che non è stata pianificata, è il risultato dell'intesa tra i proprietari delle abitazioni del quartiere stesso. Sebbene questa irregolarità sembrino strutturalmente incomprensibili, dal punto di vista dell'organizzazione della vita familiare sono perfettamente logiche. Poco importa mantenere la regolarità formale del quartiere quando è più importante soddisfare i bisogni della comunità. La disposizione delle attività all'interno della città viene anche condizionata da regole direttamente derivanti dal Corano.

Attività che provocano rumore, fumo o cattivo odore devono essere sufficientemente lontane dalle abitazioni. Così le stalle sono relegate ai margini della medina, di solito in prossimità delle porte (vedi città di Salé). Le *tannerie*, sono lungo gli *wadis*, quindi spazi più aperti (v.di Fez), attività come i tintori o i falegnami sono ai margini della medina in prossimità delle porte. I caravanserragli, *khan* o *fondouk*, si trovano sugli assi di maggior percorrenza in prossimità delle porte della città e del souk, che è sempre ben separato dai quartieri residenziali.

Nelle città islamiche non ci sono spazi aperti progettati che potrebbero assimilarsi alla piazza della città occidentale. Il luogo di incontro pubblico è dato dalla moschea che si pone, come cosa comune di tutta la comunità urbana, non è soltanto il luogo centrale in cui si svolgono i riti religiosi, ma anche attività politica, giudiziaria, pedagogica e persino di accoglienza dei forestieri<sup>18</sup>. La grande moschea celebra la magnificenza dell'Islam è il cuore della città, domina su di essa oltre che per la posizione, anche per la dimensione della sua architettura, in netto distacco rispetto alla trama abitativa.

---

<sup>18</sup> "Qui infatti si elabora e si interpreta il diritto, qui si riconosce o si disconosce l'autorità califfale, qui si forgia la cultura di stato e si pronunciano i responsi dei sapienti, (*ulema*) le *fetwa* sulle questioni dell'amministrazione. Cfr. V. Fiorani Piacentini, *La città islamica*, in P. Rossi (a cura di) *Modelli di città*, Giulio Einaudi Editore, Torino 1997.

La polifunzionalità della moschea spiega la sua dimensione e il suo raccordo con il tessuto urbano, lo spazio che determina, dove di solito convergono i bazar, non è uno spazio pianificato.

Il concetto di spazio pubblico ha una valenza propria<sup>19</sup>, esso è il luogo dove si svolgono e si concentrano tutte le principali attività sociali: dalla religione all'insegnamento, dal commercio all'esercizio della giustizia. Questa concentrazione di funzioni porta alla formazione dei complessi architettonici, che sono la caratteristica evidente delle città islamiche.

La peculiarità delle prime moschee di essere teatro di molteplici attività sociali fa sì che intorno ad esse vengono costruiti *madrassas*, *maristan* (ospedale), *hammam*. Dopo la crescita spontanea e graduale delle prime strutture collettive, accanto alla grande moschea del medioevo islamico, si manifestano tendenze a progettare e creare interi complessi composti da vari edifici sociali, come elementi di urbanizzazione e socializzazione. Nelle città islamiche del mondo arabo si notano la presenza di piccole piazze senza una funzione specifica e delle altre con una ricercata ricchezza formale e relazionale, che spiega la loro predominante funzione rappresentativa come unico tramite del dialogo tra architettura e pubblico. Spazi liberi, ritagliati dall'incrocio delle strade, si trovano all'interno della medina o alle porte di ingresso della città così come lungo le mura. In questi spazi si assiste ancora oggi a una concentrazione della vita pubblica. Altro spazio vuoto è dato dai piazzali di fronte all'ingresso della cittadella (*qasba*, *ribat*, *qa'la*), luogo militare dove si svolgevano parate ed altre funzioni. Tipico esempio di questo spazio è dato da piazza Jama'a el Fna a Marrakesh, luogo dove venivano giustiziati i condannati ed esposte le teste mozzate, oggi diventato "il cuore pulsante della città", mercato di giorno e palcoscenico al calar della sera dove si esibiscono danzatori, acrobati e giocolieri per i turisti. Dall'utilizzo intensivo la

---

<sup>19</sup> La prima definizione di spazio pubblico urbano è data dalla viabilità che innerva la città nella sua interezza. Questa è servita da una rete stradale primaria, *ash-shari'* e *addarb*, che collega i principali ingressi della città stessa tra loro e con il centro urbano, individuato di regola con la moschea del Venerdì. Questa è normalmente accompagnata dal bagno, servizio in cui l'aspetto igienico e quello simbolico-religioso si sovrappongono, e spesso da una o più *madrassas*, istituzione che si separa progressivamente dalla moschea per accogliere in apposito edificio l'insegnamento delle scienze religiose. Spesso questi edifici formano una unità architettonica organica.

piazza diventa il luogo di assemblea permanente realizzando il concetto di foro proprio delle moderne tesi urbanistiche: non spazio deputato alle questioni di interesse pubblico, ma fulcro autentico della vita collettiva in ogni sua manifestazione.

Nell'Islam il confine tra pubblico e privato è molto labile. Un ruolo importante nella vita pubblica, fatta di scambi ed incontri, è assunto dallo spazio destinato al mercato permanente (*suk*), luogo di relazione che integra le funzioni commerciali con quelle produttive e nettamente separato dalle funzioni residenziali.

I *suk* rappresentano i nodi di una vasta rete di comunicazioni per lo scambio delle merci disegnata dalle vie carovaniere; in effetti i legami tra *suk* e ancora di più con il bazar e caravanserraglio (*khan* in Siria e *han* in Turchia) sono stretti. La fusione tra caravanserraglio porta al caratteristico accorpamento spaziale del commercio al minuto e all'ingrosso con quello estero, svolto quest'ultimo soprattutto nel *khan*, che da luogo di accoglienza per i forestieri, amplia le sue funzioni con lo stabilirsi all'interno di grossi commercianti e ambasciatori.<sup>20</sup>

Il *bazar*, che costruttivamente si forma con la ripetizione di moduli semplici, senza un disegno organico monumentale, generalmente si riconnette urbanisticamente alla moschea, per sfruttare al massimo il passaggio dei potenziali clienti richiamati anche dalle funzioni religiose, ma non mancano sistemazioni diverse come conseguenza di precedenti assetti urbani. La struttura del bazar con il suo aspetto di ricco centro di scambio commerciale e produttivo ha una polivalente funzionalità come elemento complesso di aggregazione e di espressione di vita sociale, con la sua grande importanza come punto fondamentale nella formazione dello spazio collettivo. Non mancano nelle città islamiche le piazze, con caratteri che si allontanano dal concetto di piazza occidentale del medioevo e dello sviluppo storico della città europea. Lo scenario che ci si presenta è di una "attività relazionale" ricca e varia, che assume delle

---

<sup>20</sup> Questa tradizionale attrezzatura ricettiva, analogamente, a quanto accaduto ai caravanserragli extraurbani, è rimasta in funzione fino ai primi anni del secolo; in seguito è stata abbandonata per il diffondersi di alberghi rispondenti a modelli standard internazionali, impersonali nel loro essere identici, ovunque nel mondo, nell'architettura e nel servizio.

forme di espressione, anche spaziali, differenti da quelle occidentali. La sacralità dello spazio di culto, la socialità dei sūq, l'intimità dello spazio privato della casa, l'organizzazione urbana specifica e coerente sono gli elementi che stabiliscono la specificità della città arabo-islamica che ha resistito a quattro secoli di dominazione turca e ai modelli urbani importati o imposti dall'Occidente a seguito della colonizzazione.

### *La città del Levante*

È il modello della città ottomano-bizantina che discende dalla città islamica del mondo arabo, presente lungo l'arco di costa che va dalle pendici balcaniche fino a quelle anatoliche. Il termine "città levantina" deriva dalle cronache dei molti voyages du Levant, del tardo Settecento e nei primi decenni dell'Ottocento, che narrano la città "turco-ottomana", "turco-bizantina" una forma urbana con la disarticolazione della città in quartieri centrati su un istituto religioso, con le funzioni civiche assunte dai grandi conventi, con una concezione della spazialità in sintonia con la natura e con i caratteri del sito. Di seguito vengono descritti i caratteri della città così come si è sviluppata il XVIII e XIX secolo durante il periodo Ottomano. La città ottomana è aperta senza precisi confini tra campagna e abitato. Da ciò deriva una maggiore articolazione e compenetrazione tra le parti urbane e tra queste e lo spazio rurale che smaterializza il rapporto tra vuoti e pieni essendo gli uni parte integrante degli altri. La città rappresenta la cerniera amministrativa e di scambio tra Stato e campagna: le città costituiscono gli elementi di un sistema economico basato prevalentemente sul sistema agricolo ed artigianale. Spesso sfrutta al meglio la posizione orografica dal punto di vista distributivo e dal punto di vista architettonico (Bursa), sono costruite ai bordi della pianura nella quale sviluppano soprattutto il centro commerciale.<sup>21</sup> Lo schema planimetrico è "aperto" cosicché la città del Levante si diffonde nello spazio rurale superando la contrapposizione

---

<sup>21</sup> M. Cerasi, *La città del Levante. Civiltà urbana e architettura sotto gli ottomani nei secoli XVIII e XIX*, Jaca Book, Milano 1988.

tradizionale con la campagna tipico delle città murate europee e arabo-islamiche.

L'organizzazione spaziale mantiene in apparenza la stessa morfologia della città islamica con la moschea e i suoi prolungamenti per i servizi sociali e culturali che diventano funzioni centrali con una caratteristica di monumentalità, con la mancanza di tracciati regolatori, ma varia in certi tratti significativi. Come dice Maurice Cerasi *“il centro non è costituito da un unico punto-luogo simbolico; la centralità si frantuma in più simboli e luoghi: centro commerciale e centralità religiosa rappresentata da grandi complessi monumentali possono dissociarsi e spesso si dissociano.”*<sup>22</sup> I rapporti con il territorio si individuano lungo poche direttrici, talvolta anche due che collegano la città all'entroterra, non vi è radialità degli assi di penetrazione, la struttura viaria è irregolare, manca di un ordine complessivo ed è caratterizzata da una trama molto fitta al centro che poi dirada verso la periferia, difficilmente offre una lettura armoniosa del suo impianto planimetrico. Una via principale di attraversamento, collega le porte della città, o nelle città costiere con il porto, lungo questo asse si collocano i principali mercati e *han*. L'origine di questo asse spesso risale al periodo pre-ottomano è il risultato dello spostamento del baricentro commerciale e funzionale dell'antico nucleo urbano. Quando si definisce la città ottomana senza regole si pensa principalmente all'assenza di tracciati viari con forma geometrica precisa, all'assenza del disegno della forma data da una città murata e contornata di piazze elementi che riconducono gli studiosi all'identificazione di una morfologia urbana distinta che porta alla definizione di progetto di città. Le vie della città ottomana sono strette, irregolari, associano giardini murati e case, in un disegno difficilmente leggibile secondo un principio che rimanda ad un' articolazione armoniosa,

Non potendo parlare di un centro unico e rappresentativo, il cuore della città è costituito dall'area del mercato (*çarşı*) per quanto riguarda le relazioni quotidiane e gli scambi. Il mercato è il luogo dove si svolge la vita pubblica, tutto ciò che non ricade nell'ambito privato o religioso,

---

<sup>22</sup> *Ibidem.*

*çarşı* è sinonimo di pubblico, e qui si incontrano uomini e donne di tutti i gruppi sociali. Le varie funzioni della vita pubblica ed economica si compenetrano nello spazio e nell'ideologia. Certamente la pratica islamica che della moschea (*cami*) fa il luogo deputato della comunità (*camiya*, *cemaat*) e che per trasposizione istituzionale ha indirizzato le altre comunità religiose, cristiani ed ebrei, a costituirsi attorno ai propri edifici di culto contribuisce all'unificazione della vita pubblica. Una zona centrale, luogo di relazione pubblico esiste ma è piuttosto un quartiere degli affari al quale nelle città piccole e medie si associano le moschee principali. Per le attività collettive di scambio e le relazioni si può affermare che il centro della città ottomana è costituito dal mercato, vicino ad esso si collocano la moschea ed il bagno e non viceversa.

Il principio caratterizzante della morfologia della città ottomana è la separazione delle funzioni economiche e di quelle residenziali, così si formano zone o complessi edilizi riferibili ai tre principali gruppi funzionali: residenza, commercio e attività religiosa-culturale. La casa e il suo contesto, la *mahalle*, sono delle unità distinte dai luoghi di lavoro e costituiscono una sorta di cellula insediativa elementare data dalla aggregazione delle abitazioni intorno ad un edificio religioso. Le moschee e le chiese costituiscono assieme al caffè, il centro del singolo quartiere residenziale (*mahalle*) e gli danno la sua identità. Caratterizzazione identitaria che viene anche data al mercato dalla sua moschea, e quando si tratta di una piccola o media città, è qui che viene costruita la moschea del venerdì, il luogo di preghiera principale. I complessi religiosi-collettivi spiccano per la loro architettura emergente, non sono mai inserite sul fronte stradale continuo come avviene nelle città europee, convivono in simbiosi con il mondo del lavoro e con la residenza, attraverso le loro corti, come le chiese nelle città bizantine.<sup>23</sup> L'articolazione delle parti della città è ancora caratterizzata dalla divisione etnica, che ha portato i diversi gruppi etnici a vivere in zone diverse. Molte carte di città sono state redatte definendo le parti di città in base all'etnia dei loro abitanti: quartiere greco, quartiere armeno,

---

<sup>23</sup> Ibidem.

quartiere turco, quartiere bulgaro. Non esiste una costante in questa distribuzione di parti, gli ebrei spagnoli hanno trovato più facile accoglienza vicino ai quartieri islamici, i commercianti greci ed europei nei quartieri franchi in prossimità del porto, i turchi nelle cittadelle, si trattò quasi sempre di tendenze legate all'evoluzione sociale e culturale, ai periodi storici legati alle trasformazioni ambientali, strutturale ed economiche della città.

### *La città europea*

Trovare una matrice comune per leggere la città europea è molto difficile perché ci troviamo di fronte molteplici forme di strutturazione urbana che si sono sviluppate nei secoli, dall'Alto Medioevo all'età comunale, al Rinascimento, agli Stati Nazionali ed alla società industriale e che hanno generato ulteriori configurazioni territoriali.

La città appartenenti alla riva europea del Mediterraneo, ed in particolare quelle dell'arco latino hanno quasi tutte materiali urbani eterogenei, ereditati da un passato ricco di storia ma anche ricostruiti dopo l'ultima guerra mondiale.

Molte delle città storiche sono caratterizzate dal riferimento al mondo islamico, che conferisce una parte strutturante ai principi urbanistici classici. In molte città dell'Europa Meridionale direttamente appartenute all'Islam, o comunque da esso influenzate, la componente urbanistica islamica si è intrecciata alle componenti culturali classiche ponendosi come elemento fondamentale. Gli spazi urbani medievali di città italiane, spagnole, balcaniche hanno elementi e forme caratterizzati da riferimenti dell'urbanistica islamica i cui segni più evidenti sono l'organizzazione apparentemente "disordinata" dei tessuti urbani e nella gerarchia degli spazi. Da secoli le città europee assorbono stili di vita e paesaggi nati in altre parti del mondo, come accade ad una lingua che assimila i termini di un vocabolario straniero, l'Europa da sempre plasma gli spazi che importa, fornisce loro un nuovo "suono", una nuova identità. Per questo i centri urbani sono rimasti un universo intrecciato, unico con un concetto

dinamico d'identità che rimanda a termini come "contesto, memoria, tradizione".

L'impianto storico tipo nasce sulle vestigia della città medievale, caratterizzata dalla chiesa madre, il castello, la piazza centrale ed il palazzo comunale o del governatore. L'insediamento è l'espressione di un ruolo politico, religioso ed economico. Il centro della città non è mai religioso, ma piuttosto civico, e raccoglie attorno alla piazza le istituzioni del governo e della socialità, mentre le funzioni commerciali si distribuiscono lungo i percorsi del flusso delle merci e delle persone.

Siamo di fronte a città aperte verso il mare, via principale di traffici commerciali e scambi culturali e città richiuse all'interno delle proprie mura a difendersi dalle incursioni dei popoli vicini.

La città medievale appare come una grande casa in cui ogni cosa è al suo posto, dagli edifici destinati a funzioni collettive alle residenze dei privati, ogni edificio ha una sua identità e rende riconoscibile a distanza la destinazione del suo spazio interno. Il passaggio dalla città antica a quella contemporanea può essere individuato in prima approssimazione nel raggiungimento da parte dell'abitato della cinta muraria e nel successivo superamento di questa, in altre parole nel momento in cui la città ingloba le proprie mura nella nuova forma *urbis*, perdendo quindi quella forma che proprio le mura avevano sino allora individuato e caratterizzato. La città moderna ha già subito un processo di omologazione: edifici pubblici e privati non si distinguono più né per mole né per altezza, lo stesso avviene con le residenze nel centro e nelle periferie, mentre le abitazioni delle classi subalterne hanno assunto le forme di lazzaretti.

Nella definizione di città europea, una tipologia che riassume una serie di pluralità urbane che differenziano un caso dall'altro, i caratteri dominanti che ci aiutano a precisare questo modello sono la "compatezza", la "concentrazione" e la "densità" nonché una complessità decrescente man mano che ci si allontana dal centro. Il modello di città europea, in maniera generale, è caratterizzato da una struttura compatta, con pochi vuoti urbani, dove attorno all'area centrale densamente costruita si



concentrano gli edifici pubblici, le chiese e i monumenti e gli spazi per il commercio. Il tessuto urbano è caratterizzato dalla viabilità e dalle tensioni che essa determina nella forma: morfologia e tipo si influenzano a vicenda generando una struttura di relazioni tipicamente verticale. Gli spazi pubblici e privati sono integrati all'interno delle aree residenziali, come in quelle commerciali e produttive: integrazione che è una peculiarità della città europea. In riferimento al concetto di pubblico e privato possiamo affermare che il concetto dell'uso collettivo prevale sull'interesse privato è subordinato all'interesse pubblico.

## **1.2 Spazi di relazione ed identità**

È semplicistico ridurre la storia urbana a fasi o periodi principali, tuttavia l'attuale fase è la città che si deve ripensare con l'avvento della globalizzazione. Modernizzazione che deve essere, per le città del Mediterraneo una sfida per scoprire i possibili elementi di continuità con il significativo passato, per distinguere cos'è necessario da ciò che è eccessivo nei nuovi processi e se si possono proporre nuovi modelli o progetti che potrebbero formulare responsi integranti. La continuità di quelli che sono i caratteri specifici della città che garantisce la conservazione della sua identità, assicurandole uno sviluppo equilibrato e coerente con il significato di cittadinanza. Il tema dell'identità urbana è di grande attualità in un contesto di perdita della memoria storica, di trasformazione delle città e del territorio, accompagnati spesso da omologazione e perdita dell'identità culturale dei luoghi. Tali rischi riguardano le città in generale e non solo del Mediterraneo, ma queste ultime ormai consolidate con i centri storici e i quartieri antichi, di vecchia tradizione sono minacciati dal degrado, da interventi e trasformazioni che non prevedono il mantenimento dei caratteri originali, vero motivo di interesse dell'area. Un interessante ambito, da cui analizzare le nuove dinamiche urbane e avere delle risposte sulla salvaguardia dell'identità della città mediterranea, sia quello dello spazio di relazione tra nuova forma ed il tessuto storicizzato dei centri urbani.

Lo spazio è il tema di numerose discipline, dalla filosofia alla matematica, dalla fisica alla psicologia; pertanto non si può parlare dello spazio in quanto tale ma di tanti spazi quante sono le definizioni ed i punti di vista: spazio economico, spazio sociale, spazio della percezione, spazio vissuto, cyberspazio etc.

È importante ricordare parlando di area mediterranea la determinazione dello spazio geografico che nasce quando un gruppo, una comunità, una società, una nazione, delimita, organizza e si identifica in un territorio. Il concetto di identità è in questo senso fondamentale: da una parte infatti stabilisce la necessità di una delimitazione geografica dello spazio (l'identità di un soggetto è sempre sentita come valore in opposizione all'identità di un altro) e dall'altra stabilisce che lo spazio preso in considerazione non è mai solamente qualcosa di fisico, ma anche l'insieme delle rappresentazioni e delle percezioni che i suoi abitanti ne

hanno. Mentre la prima questione pone l'accento sul fatto che ogni spazio geografico comporta una dialettica di apertura e di chiusura con l'alterità, in termini culturali e di trasmissione delle informazioni, la seconda pone il problema della sua oggettività.

L'oggetto dell'analisi non può essere, solo l'ambiente che ci circonda, quello in cui gli esseri e le cose sono posti, ma anche l'insieme dei rapporti che gli uomini intrattengono tra loro, l'universo tecnologico nel quale si trovano a vivere, e tutti questi aspetti nelle loro interrelazioni reciproche e con l'altro, con ciò che è sentito come diverso e distante dall'identità spaziale presa in esame. In sostanza si tratta dell'insieme delle reti economiche, sociali e culturali che organizzano e modificano il territorio in un sovrapporsi continuo (spazi della comunicazione, spazi della legalità/illegalità ecc.).

Per "*spazi di relazione*" si intende un insieme di luoghi e spazi pubblici generalmente frequentati da grandi quantità di individui: in passato strade, piazze, mercati, giardini, porti, luoghi di culto, a cui oggi si aggiungano grandi magazzini, parchi tematici, aeroporti, stazioni, waterfront turistici, spazi culturali. Alcuni di questi luoghi sono ancora oggi dei luoghi singolari, unici, identitari della città in cui si trovano. L'identità della città è costruita dall'identità di tali luoghi: il porto, la piazza, la strada, il giardino. Caratteristiche identitarie dei luoghi non rappresentate dai materiali o dalle tecniche costruttive utilizzate per la realizzazione della scena urbana ma soprattutto dal ruolo che la collettività dava a questi spazi. Luoghi che da sempre hanno rappresentato gli elementi simbolici e materiali vivi dell'identità e della socialità delle rispettive comunità urbane o di parti di esse, ma che oggi "repertoriati, classificati e promossi" sono spesso divenuti pere esse, come scrive Mar Augè dei "luoghi della memoria" e delle icone presenti, confuse tra altre, soprattutto nell'immaginario e nelle mete di grandi folle nomadi di turisti. Nella città del Mediterraneo lo spazio di relazione, anche se rappresentato da singoli episodi architettonici autonomi e riconoscibili, si definiva contestualmente alla costruzione dell'impianto urbano.

Lo spazio di relazione ha una dimensione socio-culturale, è il luogo dove le persone si relazionano tra loro ed è lo spazio dell'identità, di contatto tra la gente, di animazione urbana, e di espressione di comunità. Stare fisicamente

insieme agli altri in uno spazio pubblico determinato costituisce un momento importante nella formazione delle identità sociali. Stare insieme agli altri in un ambiente pubblico significa avviare dei processi di confronto collettivo il cui esito è l'identificazione dei simili e l'individuazione dei diversi, cioè la formazione o la costruzione di una o più identità collettiva. Nella città del Mediterraneo i "luoghi dello scambio" piazze, strade, porti, mercati sono considerati spazi di relazione non solamente perché costituiscono delle attrezzature per la mobilità ed il commercio, ma perché questi ambienti offrono al margine delle loro funzioni che li caratterizzano e con importanti differenze tra loro l'opportunità di svolgere delle attività culturali-comunicative non finalizzate come sono quello dello stare insieme agli altri, del passeggiare, dell'osservare ed essere osservati, del partecipare a delle emozioni collettive che producono un'unità tra i presenti<sup>24</sup>. La comunicazione che avviene negli spazi di relazione non necessariamente solo quella verbale, finalizzata al perseguimento di un obiettivo comune. Comunicazione è anche quella più debole, ma non per questo meno significativa e importante, non finalizzata, legata al semplice piacere dello stare insieme nella vita quotidiana che comporta sempre un lavoro di interpretazione culturale degli altri da parte di ogni individuo. In oltre è noto che le identità sociali si costruiscono attorno a valori, credenze, emozioni, sentimenti, simpatie, perché queste consentono l'apertura dei singoli verso gli altri, li fanno sentire parti di più vaste comunità<sup>25</sup>. Quando si parla d'identità si pensa più che a degli spazi a dei luoghi nei quali la collettività si identifica, cioè che riconosce appartenenti alla propria cultura e che riconosce parte integrante della propria storia per questo diversi e degni di maggiore attenzione rispetto ad altri presenti nella città e nel territorio<sup>26</sup>. Le identità si rafforzano nel momento in cui vi è un processo di condivisione degli stessi spazi che spinge la collettività fino ad un livello di identificazione emotiva con il proprio spazio verso il quale si manifestano sentimenti di appartenenza e attaccamento. Per queste collettività tali spazi si trasformano in

---

<sup>24</sup> M. Torres, *Luoghi magnetici*, Franco Angeli, Milano, 2003

<sup>25</sup> S. Moscovici, *La fabbrica degli dei. Saggio sulle passioni individuali e collettive*, Il Mulino, Bologna, 1988; *L'age de foules. Un traité historique de psychologie de masses*, Ed. Complexes, Bruxelles, 1991.

<sup>26</sup> M.R. Baroni, *Psicologia ambientale*, Il Mulino, Bologna, 1998, pp 71-82.

luoghi: ad essi viene attribuito un carattere, una dimensione, una personalità che li rende unici, diversi dagli altri. Carattere identitario che oltre all'aspetto culturale-storico viene alimentato e rafforzato dall'esperienza estetica<sup>27</sup> dello spazio pubblico. Secondo la ricerca fenomenologica sul rapporto tra percezione estetica e spazio, attraverso i suoni ci sentiamo parte di un insieme, mentre la vista è un senso più individualistico e distaccato; ricordiamo un luogo attraverso gli odori, apparteniamo o partecipiamo ad un luogo attraverso il tatto e ne facciamo l'esperienza attraverso il corpo. Emerge allora che gli spazi di relazione che hanno più successo di pubblico sono quelli che trovano espressione fisica e sociale le emozioni e i sentimenti collettivi, diffusi.

Il recupero dell'identità storico-morfologica e sociale delle città del Mediterraneo, con un rinnovato interesse al sistema strutturato dei luoghi di relazione e alla qualità degli spazi urbani è già presente all'interno delle attuali tendenze disciplinari dell'architettura e dell'urbanistica, ma ancora si scontra con le politiche di governo del territorio che poco si adattano alle realtà del bacino, alle dimensioni non di singolo centro ma di un insieme più vasto di regione, tenendo conto della specificità e delle differenze dello sviluppo della regione mediterranea. Il concetto di identità è difficile da definire, precisarne i caratteri o identificare le analisi ad individuarne gli elementi che la configurano. Spesso l'identità di una città è data per scontata, o non è rilevata finché successive trasformazioni portano all'attenzione il suo nuovo volto. Cercando di superare una dimensione puramente "evocativa", e non ritenendo soddisfacente una lettura di ordine meramente percettivo<sup>28</sup>, perché in alcuni casi riduttiva e parziale, e leggendo i luoghi all'interno di una dimensione semantica, strutturale, le interpretazioni possibili sono non poche. La prima definizione è quella che strettamente si attiene agli aspetti fisici, alle "pietre della città", facendo quindi coincidere l'identità urbana con l'identità storica, consolidata dalle complesse e molteplici stratificazioni succedutesi nel tempo. Nel caso degli spazi di relazione si riconosce una sostanziale corrispondenza fra questi

---

<sup>27</sup> Dal greco *aisthêsis*: percezione, sensazione, senso.

<sup>28</sup> Gli studi di Kevin Lynch sull'immagine della città danno un'interpretazione in senso 'percettivo' della identità, il cui carattere visivo, la leggibilità del paesaggio urbano, assumono un ruolo prioritario nei confronti del tema dell'orientamento e dell'attribuzione di identità. K. Lynch, *The Image of the city*, The Massachusetts Institute of Technology Press, Cambridge, Massachusetts 1960, (tr. it. Gian Carlo Guarda, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 1964).

ultimi e la identità della città, in una interpretazione che assimila la identità alla memoria collettiva di cui la città storica è depositaria. La dimensione fisica e materiale prevalgono in questa definizione che dà rilievo alla morfologia dei luoghi che contribuiscono alla configurazione delle specificità locali, e quindi all'identità, in termini che non vanno tuttavia intesi nella direzione di un rigido determinismo ambientale, visto che è facile osservare come morfologie analoghe corrispondono scelte o "interpretazioni" molto diverse.

L'identità dei luoghi non è una risultante definita una volta per tutte, rappresenta il prodotto concreto e tangibile di un processo evolutivo dinamico che ha avuto luogo nel tempo. L'identità è l'esito della storia delle relazioni stabilite dagli uomini con l'ambiente in cui hanno vissuto, che, nel lasciare le sue tracce consolidate nel patrimonio culturale territoriale, ha reso nel tempo unico e differente ciascun contesto territoriale.

Il territorio, con le sue invarianti morfologiche, naturalistiche, culturali assumono il ruolo di elementi forti, ordinatori, riconoscibili che contribuiscono alla definizione dell'identità legati ai luoghi e alle tradizioni. Oltre agli aspetti fisici ci sono da considerare anche gli aspetti legati al rapporto che i luoghi intrattengono con le rispettive formazioni sociali; i temi sociali e i temi della cittadinanza risultano essere un parametro essenziale per una definizione corretta di identità in cui si privilegia il carattere del "vissuto" a quello del "percepito". La perdita di identità dei luoghi di relazione della città fortemente connotati e di grande qualità storico-ambientale a seguito di fenomeni di degrado sociale o di abbandono; il mutare nel tempo dell'identità non per trasformazione degli elementi fisici ma per un differente uso dei medesimi; la non corrispondenza fra i luoghi di incontro della collettività e i luoghi di grande valore storico-culturale: sono tutti aspetti legati alla socialità ed alle relazioni di chi abita questi luoghi e fa memoria del passato senza dimenticare il presente *"tensione tra i tempi lunghi delle pietre e i ritmi di gran lunga più brevi della viva tematizzazione sociale"*<sup>29</sup>

Considerando il territorio come palinsesto di stratificazioni storiche e culturali, in grado di comunicare i valori delle società che si sono succedute e delle loro

---

<sup>29</sup> M. Romano, *L'estetica della città europea. Forme e immagini*, Einaudi, Torino 1993.

modalità di insediamento, si comprende il ruolo del patrimonio culturale nei processi di trasformazione della città e del territorio basati sull'identità locale.<sup>30</sup>

### **1.3 I modelli degli spazi di relazione**

Lo spazio pubblico, luogo per eccellenza della mediazione, dello scambio e della comunicazione, è considerato nelle città europee ampiamente aperto e attrezzato con un'architettura diversificata e complessa. Il termine di spazio pubblico è portatore di una ambiguità fondatrice, poiché rinvia, nello stesso tempo ad una *dimensione spaziale*, fisica o formale, quella di uno spazio identificabile fisicamente o visivamente, e ad una *dimensione sociale* come teatro o scena delle relazioni sociali dove hanno luogo le manifestazioni del pubblico: è lo spazio pubblico come posto di rapporto.<sup>31</sup>

Lo spazio pubblico è spazio di relazione, ma nelle città mediorientali tradizionali, la forma e gli statuti degli spazi che contengono del pubblico sono molto diversi.

La casa, lo spazio più privato comporta sempre del pubblico ed in alcuni casi lo può diventare quasi integralmente per esempio in occasione di una festa. Le strade ed i vicoli della *qasba*, luoghi pubblici per definizione, possono essere quasi privati e in alcuni momenti della giornata diventare dei luoghi chiusi al pubblico. Piazze, vicoli, giardini e spazi in generale importanti all'interno della città arabo islamica sono luoghi pubblici per definizione, però questo pubblico è in grado di sfumare; può comportare del privato, del familiare.

---

<sup>30</sup> M. Carta, *La pianificazione del patrimonio culturale nei paesi del Mediterraneo*, in A. Bianchi (a cura di), *Le città del Mediterraneo*. Atti del I Forum Internazionale di Studi, Reggio Calabria 1998, Jason Editrice 2001.

<sup>31</sup> Stephano Bianca, "The islamic City: Physical Lay-out", World of Islamic Festival, London, 1976, p. 15; dello stesso autore "Architektur und Lebensform im islamischen Standtwesen", Artemis, Zurich, 1975, pp. 88 sgg.

Nella città tradizionale, l'apertura dello spazio pubblico non è il significato della prospettiva: la messa in scena monumentale; nei *souk*, lo spazio pubblico per eccellenza, la percezione è limitata a pochi metri.

Ricostruendo la storia delle città mediterranee, gli spazi di relazione hanno tradizionalmente avuto tre funzioni riguardo alla vita delle città funzionavano come luoghi d'incontro, spazio commerciale e spazio di collegamento e accesso.

I tipi-ideali più significativi degli spazi di relazione realizzati nella città moderna e contemporanea del Mediterraneo sono identificabile attraverso le caratteristiche dello spazio di relazione:

- a. spazi di sosta temporanea (giardino, corte di pertinenza di un aggregato abitativo...)
- b. spazio del movimento (piazza, strada, mercato, centro commerciale) il più antico spazio urbano degli incontri è quello dato dall'incrocio tra due strade, espressione delle relazioni tra l'interno e l'esterno, tra il locale e il globale
- c. spazi dove si manifestano le emozioni, i sentimenti collettivi, identità individuali e sociali (architetture dei luoghi, manifestazioni collettive, culturali e spettacolari).

Lo spazio di relazione appare in varie forme e ciò dipende da una serie di fattori di natura giuridica, economica, sociale, funzionale, spaziale, architettonica e temporale, che sono variabili al loro interno e che cambiano nel tempo storico:

- regime giuridico
- funzioni (attività economiche e insediative: strade, piazze; comunicativo-culturale: luoghi di culto, spettacolo, divertimento)
- localizzazione urbana
- tempi d'uso
- architetture e promozione economica
- percezione estetica;

Le particolari dinamiche di una città ed il comportamento della sua gente possono creare spazi pubblici che non sono legalmente costituiti, o che non



furono previsti come tali, posti che possono aprire o chiudere, vie principali o spazi ai quali si deve accedere. Potrebbe essere una fabbrica abbandonata o uno spazio interstiziale tra edifici. Zone d'accesso per porti, stazioni, punti di trasporto inter-nodale costituiscono questo tipo di spazio di relazione. In tutti questi casi, ciò che definisce la natura dello spazio pubblico è il suo *utilizzo* e non il suo status legale.

Il *funzionalismo* predominante nella moderna pianificazione urbana squalifica presto lo spazio di relazione destinandolo ad usi specifici. Tuttavia l'attenzione verso lo spazio pubblico nella città contemporanea va interpretato come uno degli indicatori più significativi di una nuova fase nella pianificazione nella quale emergono temi qualitativi piuttosto che, come in precedenza, temi quantitativi. Nella città contemporanea le questioni più rilevanti sono quelle relative alla riqualificazione urbanistica, culturale e ambientale della città e del territorio.

Tema che ha interessato negli ultimi anni le città che si affacciano sul bacino del Mediterraneo, pensiamo ai centri urbani interessati dal programma Urban con interventi rivolti alle marginalità centrali costituite da situazioni di degrado, sia fisico che sociale che al recupero di aree di trasformazione derivanti dalla dismissione dell'uso preesistente (industrie, aree ferroviarie, magazzini, caserme ed altri servizi generali).

Ricostruendo la storia delle città mediterranee, gli spazi di relazione hanno tradizionalmente avuto tre funzioni riguardo alla vita delle città. Gli spazi di relazione funzionavano come luoghi d'incontro, spazio commerciale e spazio di collegamento e accesso. Negli anni recenti abbiamo visto come quest'equilibrio in molte città è stato notevolmente rovesciato da una serie di fattori, in particolar modo l'espansione del traffico veicolare. Diverse città hanno applicato politiche molto differenti riguardo le attività della gente nei centri urbani ed il concetto di design per gli spazi pubblici. Numerose città con il passare degli anni sono state invase dal traffico veicolare raggiungendo una tale entità che i pedoni e la vita pubblica sono stati frantumati verso l'esterno (esempi: Napoli, Catania, e città extramediterranee come Londra e Madrid).

Ma numerose sono le città, che durante gli ultimi vent'anni si sono impegnate nel raggiungere un migliore equilibrio tra i problemi del traffico, degli spazi commerciali e dei luoghi d'incontro (esempi: Barcellona, Genova, e Strasburgo, Lione, Freiburg e Copenaghen in Europa). In molte di queste città si può trovare oggi un aumento esponenziale nel volume delle attività relazionali in spazi pubblici migliorati.

Lo spazio pubblico, luogo per eccellenza della mediazione, dello scambio e della comunicazione, è considerato nelle città europee ampiamente aperto e attrezzato con un'architettura diversificata e complessa. Il termine di spazio pubblico è portatore di una ambiguità fondatrice, poiché rinvia, nello stesso tempo ad una *dimensione spaziale*, fisica o formale, quella di uno spazio identificabile fisicamente o visivamente, e ad una *dimensione sociale* come teatro o scena delle relazioni sociali dove hanno luogo le manifestazioni del pubblico: è lo spazio pubblico come posto di rapporto<sup>32</sup>.

Lo spazio pubblico è spazio di relazione, ma nelle città mediorientali tradizionali, la forma e gli statuti degli spazi che contengono del pubblico sono molto diversi. La casa, lo spazio più privato comporta sempre del pubblico ed in alcuni casi lo può diventare quasi integralmente per esempio in occasione di una festa. Le strade ed i vicoli della *qasba*, luoghi pubblici per definizione, possono essere quasi private e in alcuni momenti della giornata diventare dei luoghi chiusi al pubblico. Piazze, vicoli, giardini e spazi in generale importanti all'interno della città arabo islamica sono luoghi pubblici per definizione, però questo pubblico è in grado di sfumare; può comportare del privato, del familiare.

Nella città tradizionale, l'apertura dello spazio pubblico non è il significato della prospettiva: la messa in scena monumentale; nei *souk*, lo spazio pubblico per eccellenza, la percezione è limitata a pochi metri.

---

<sup>32</sup> Stephano Bianca, "The Islamic City: Physical Lay-out", World of Islamic Festival, London, 1976, p. 15; dello stesso autore "Architektur und Lebensform im islamischen Stadtwesen", Artemis, Zurich, 1975, pp. 88 sgg.

### **Dall'agorà alla crisi della piazza.**

Lo spazio civico si è identificato fin dalle origini con il luogo dove si svolgevano le principali attività civili e religiose, luogo centrale della città caratterizzato da parti non costruite, vuoti delimitati dagli edifici più rappresentativi.

I principi compositivi di tale spazio centrale, dal punto di vista morfologico corrispondono, in linea generale a due principi compositivi: quello di far parte integrante della struttura urbana e quello di essere un episodio autonomo e riconoscibile. L'agorà greca, il foro romano, la piazza medievale sino ai boulevards haussmaniani obbedivano a questi principi<sup>33</sup>.

Le definizioni della piazza formerebbero un elenco interminabile di definizioni ciascuna delle quali legata alla particolare visione delle diverse discipline vicine all'architettura, l'urbanistica, la storia o l'economia. Si può parlare di accezioni legate alla funzionalità pratica, alla bellezza, all'assetto economico sul piano urbano, alla forma geometrica, al valore storico, sociale, percettivo e forse tutti questi dati insieme danno il significato a questa struttura cruciale all'interno della città.

In architettura, spazio e tempo, luogo e storia, non possono mai venire considerati separatamente poiché non si tratta di categorie indipendenti, ma di nozioni che agiscono simultaneamente, che si offrono come categorie qualitative della città stratificata, che definiscono il paesaggio, e che sono legati alla memoria<sup>34</sup>.

È l'agorà greca prima della "piazza" lo spazio fisico che indicava il luogo dove i cittadini si radunavano per ritrovarsi nella loro dimensione di comunità e partecipare alle scelte di governo.

---

<sup>33</sup> A. Marino, *Spazi urbani in Architettura degli esterni*, Gangemi Editore 1995.

<sup>34</sup> F. Fatta, *Luoghi della rappresentazione. La centralità della piazza nella cultura mediterranea*, in *Piazze, strade, cortili e gradinate*, Iiriti editore, Reggio Calabria 2005.

Nucleo fondamentale della *polis*, centro della comunità, espressione di una concezione sociale della politica che a lungo caratterizzò la civiltà greca dal resto del mondo l'*agorà* divenne nelle città del Mediterraneo centro della vita civile, religiosa, culturale ed economica.

Luogo di attività politiche e scambi commerciali, politica e commercio legami inscindibili per la definizione della città, lo stesso Aristotele afferma che “... *in quasi tutte le città un'imprescindibile necessità e la compera e la vendita per i bisogni reciproci, essendo lo scambio il mezzo più efficace per bastare a se stessi, scopo supremo dell'associare gli uomini in una comunità politica*”.<sup>35</sup>

Il termine *agorà* è legato al verbo *agheíro*, raccogliere, radunarsi e fa riferimento non ai luoghi ma agli uomini che si radunano e si raccolgono in assemblea per ritrovarsi come comunità. La principale assemblea ateniese l'*ekklesia* (sinonimo dell'ordinamento politico della città, la democrazia) si riuniva originariamente sulla piazza del mercato (*agorà*) a nord dell'acropoli.

Erodoto ricorda che il re della Persia Ciro per sottolineare la differenza tra la Grecia democratica della *polis* e le città persiane diceva “ Finora non ho mai temuto uomini che hanno un luogo al centro della città dove si radunano e si ingannano a vicenda (...). I Persiani invece non hanno mercati, anzi non hanno assolutamente la piazza”.<sup>36</sup>

Dal V secolo a.C. si ebbe il progressivo trasferimento delle assemblee in edifici appositi, la *boulé*, o consiglio dei cinquecento, aveva come luogo di riunione un edificio costruito allo scopo (*bouleutérion*) sul lato sud-occidentale dell'*agorà*. Accresciutosi a dismisura il materiale documentario alla fine del V secolo, questo primo edificio fu trasformato in archivio mentre al consiglio fu riservata una nuova sede, nell'aspetto simile a un teatro, così l'*agorà* da semplice spazio scoperto divenne una zona urbanisticamente articolata, di interesse architettonico e artistico. Come ricorda Glotz, “... *l'agorà non serviva soltanto agli scambi commerciali; ai mercanti e ai clienti si mescolavano i curiosi, gli sfaccendati. In qualsiasi ora del giorno, era il luogo di convegno dove si passeggiava, si apprendevano le notizie, si parlava di politica, si formavano le*

---

<sup>35</sup> Aristotele, *Politica*, IV (VII) 10.4.

<sup>36</sup> Erodoto I 153.

*correnti della pubblica opinione*".<sup>37</sup> Le esigenze della comunità politica, le utilizzazioni diverse dei luoghi da parte dei cittadini e dei commercianti, l'attenzione al decoro urbano, l'esigenza dell'igiene pubblica, portarono non solo alla trasformazione dello spazio tradizionale ma anche alla nascita nei pressi dell'agorà principale di un secondo recinto a completamento del primo. Lo stesso Aristotele invita a distinguere l'agorà tradizionale, dedicata agli uomini liberi, da quella economica, disponendo tuttavia quest'ultima a diretto contatto con la prima.<sup>38</sup> Negli impianti urbani di città quali Atene, Mileto, Pergamo, ma anche nei centri delle colonie della Magna Grecia, soprattutto in Sicilia<sup>39</sup>, hanno una strutturazione dello spazio pubblico a doppia funzione politico-religiosa e commerciale.

L'agorà non perse mai del tutto il suo valore ideologico per la vita della città ed il senso collettivo dello spazio pubblico si tramanderà poi nei secoli come una sorta di patrimonio genetico, sino all'edificazione delle piazze medievali.

La città rappresenta se stessa nella piazza, e le piazze italiane del Medioevo e del Rinascimento rappresentano la visione organica dei significati di spazio di relazione e luogo di rappresentanza, differenza tra spazio pubblico e privato.

Tre sono le forme organizzative dello spazio urbano:

- la piazza sagrata;
- la piazza civica;
- la piazza mercato.

Il ruolo della piazza nel Medioevo

Il ruolo della piazza nel Rinascimento

All'interno dell'organizzazione della pianta della città rifondata, la piazza assume il ruolo di struttura generatrice dello spazio urbano; condizionando

---

<sup>37</sup> G. Glotz, *La città greca*, Einaudi, Torino 1948.

<sup>38</sup> Aristotele, *Politica*, VII (II) 2.

<sup>39</sup> S. Nucifora, *Luoghi di mercato tra souk e agorà: la pescheria di Catania in Piazze, strade, cortili e gradinate*, op. cit.

anche i volumi e la fisionomia degli edifici prospettanti modellando la figura spaziale della città che la identifica e in cui si identifica.<sup>40</sup>

La piazza centrale della città e dei piccoli centri rappresenta l'elemento più pregiato e interessante di tutto il territorio<sup>41</sup>, divenendo per definizione il centro di un territorio.

Nell'architettura europea è stata formalizzata come sagrato della chiesa o spazio destinato al mercato, identificabile in tipologie ben definite, la piazza è la rappresentazione fisica della ricchezza e del potere feudale ma soprattutto espressione esplicita di una cultura.

Come spazio pubblico diviene una nuova struttura che fa da "centro propulsore a tutte le altre iniziative successive"<sup>42</sup>. La piazza centrale, ed il sistema ad esso connesso, diviene il centro di convergenza del città, luogo di incontro e luogo di scambio, elemento caratterizzante dal punto di vista urbano e civile.

Le lente stratificazioni e le modificazioni morfologiche hanno fatto di questa struttura urbana un elemento cruciale come punto di socializzazione e sviluppo del senso di comunità, anche quando la monumentalizzazione della struttura rende inevitabile la scomparsa di alcune funzioni primarie, come la presenza di mercati e delle diverse attività commerciali, che non sono più confacenti alla rappresentatività del luogo.

La crisi della piazza coincide con la scomparsa della nozione di centralità nella città contemporanea. Essa, da "luogo" della monumentalità e del mercato, diventa "spazio" svuotato di miti e valori.

Nel modello dell'urbanistica islamica la piazza del modello di città europea non esiste

Mentre la piazza occidentale, nella sua struttura ben definita architettonicamente con il prospetto scenografico del palazzo comunale e della cattedrale, rappresentando l'equilibrio temporale tra il potere politico e religioso concentra in un perimetro ben preciso la vita collettiva della città, in Oriente la piazza si scompone in luoghi diversi distribuendosi su tutto il territorio urbano: dalla struttura dei luoghi del

---

<sup>40</sup> C. Dardi, *Elogio della piazza*, in *La Piazza storica italiana*, Ed. Marsilio, 1994.

<sup>41</sup> E. Guidoni, *La storia delle piazze*, in *Le piazze – lo spazio pubblico dal Medioevo all'età contemporanea*, Electa 1993.

<sup>42</sup> E. Guidoni, *op.cit.*

commercio alle vicinanze delle porte della città, dai piccoli spazi senza una forma ben precisa ai percorsi parzialmente coperti all'interno dei quartieri residenziali, dai *café* agli angoli dei vicoli<sup>43</sup>.

### **Spazio di genere**

Analizzando gli spazi pubblici di una cultura “altra” rispetto a quella occidentale, vale a dire della cultura maghrebina, ci si accorge di una diversa interpretazione dello spazio di relazione, o meglio di una restrizione alla partecipazione pubblica.

Il Maghreb rappresenta , una piccola zona del cosiddetto Medio Oriente, caratterizzata da una certa omogeneità socio-culturale fissata da elementi comuni quali la religione musulmana, l'ormai passata colonizzazione francese e la componente etnico-linguistica berbera.

Nel Maghreb l'organizzazione spaziale era ed è tuttora, in parte, fondata su una rigida ripartizione dello spazio in base all'appartenenza di genere<sup>44</sup>, che fa dello spazio interno, circoscritto e protetto, il dominio femminile, e di quello esterno, aperto e vasto, l'ambito tipicamente maschile. Sarebbe riduttivo, però, assumere la contrapposizione pubblico/privato come l'unica componente della strutturazione spaziale nel Maghreb tradizionale; l'accesso degli individui a specifici spazi dipende da fattori quali il controllo della sessualità, l'età e lo status sociale.

---

<sup>43</sup> Kevin Lynch, “L'immagine della città”, Marsilio, Padova, 1964

<sup>44</sup> Per spazi di genere si intendono quei luoghi connotati in base alla dicotomia maschile/femminile, che fanno di alcuni posti degli spazi riservati esclusivamente agli uomini oppure alle donne. Le differenze di status fra uomo e donna hanno creato, sempre e in ogni cultura, degli spazi di genere che si sono col tempo, istituzionalizzati fino ad apparire naturali.

## **1.4 Spazi di relazione e nuovi usi**

Analisi delle recenti tendenze ad una modificazione degli spazi collettivi, dello stare insieme delle masse. Gli spazi di relazione sembrano oggi coincidere sempre più con i luoghi come i centri commerciali, i parchi tematici per il divertimento, i centri storici turisticizzati. Si è passati da luoghi dell'intreccio tra commercio e piacere a luoghi del turismo.

Gli spazi di relazione del passato hanno cambiato uso a causa della modernizzazione dei luoghi. Dopo poche generazioni si dimentica la storica funzione dei luoghi, e con essa anche la memoria. Certi settori di cultura urbana considerano che ogni pietra ed ogni forma, più o meno datata siano intoccabili.

“Nel porto vecchio si è puntato su un grande spazio ludico, senz'altro utile, piacevole e molto attraente, dove però in nessun punto esiste più il *genius loci* di un luogo particolare di lavoro; dove anche ciò che può essere didattico, come l'acquario, non ha nulla a che fare con la storia del posto; dove alcune macchine storiche da sollevamento, avulse dal loro contesto, sono delle comparse impiegate di un'ampia scena teatrale nel quale si confondono con belle macchine moderne che simboleggiano per gioco le antiche funzioni. In un ambiente di questo genere si può forse capire perché un costoso modello di stratigrafia delle opere portuali, privo di sufficienti spiegazioni posto in una teca all'ombra dell'acquario su una moderna passeggiata, non abbia mai nessuno che lo guardi.

I risultati migliori di valorizzazione delle memorie si possono avere se le spiegazioni dei significati vengono veramente legate alla vita attuale in generale, ed a quella della città vecchia in modo particolare; certi problemi non sono infatti cambiati, ma solo gli aspetti tecnici ed economici per risolverli si sono evoluti, e ciò non fa più vedere il passato come qualche cosa che appartenga ad un altro mondo”.



Questa affermazione fatta in un importante convegno sulla città di Genova apre il dibattito sul ri-utilizzo dei luoghi storici e degli spazi di relazione.<sup>45</sup>

Guardando alla vita della città contemporanea risulta evidente che la maggior parte delle attività viste oggi è di carattere facoltativo. Nei tempi passati – come durante il medioevo – la maggior parte delle persone era presente sulle strade o in prossimità delle piazze perchè erano costrette ad usare questi spazi.

Nella situazione attuale, quasi tutte le attività viste in spazi pubblici sono “attività libere di scelta”. La gente non deve camminare; può usare le automobili e altri mezzi di trasporto. Non deve acquistare per la strada; ha molte altre scelte. Le persone non devono incontrarsi e socializzare negli spazi pubblici; gli sono offerte molte altre occasioni. Non devono usare gli spazi urbani pubblici per la ricreazione; ci sono giardini e parchi privati, centri di divertimento, spiagge, aree paesaggistiche e rurali, etc.

Quando la gente usa le città, oggi, non è perchè deve farlo, ma perchè ama farlo. Gli spazi di relazione possono offrire qualche attrattiva anche molto espressiva ai cittadini – altrimenti non ci verrebbero.

Questo importante cambiamento nella caratteristica della vita negli spazi di relazione dei giorni odierni rileva l'importanza di creare spazi ad alta qualità, che in un modo convincente invita i cittadini a venire e partecipare. La domanda di un “progetto” di spazio di relazione d'ottima qualità diventa sempre più importante.

Se non viene soddisfatta questa richiesta la gente non verrà. Questo fenomeno si può notare in molte sterili e poco interessanti nuove città, in parchi annessi ad uffici scintillanti e certamente anche in spazi pubblici creati principalmente con concezione estetica e pochi interessi per l'accoglienza ed il confort dei visitatori. Questi spazi tendono a diventare deserti, mostrano solo dei frammenti.

---

<sup>45</sup> Mannoni Tiziano (prof. Istituto di Storia della Cultura Materiale) Quaderni ISCUM in *Recupero dei significati delle memorie urbane*, in Cabona Danilo, Massardo Giovanna (cura di), *Genova Porta d'Europa*, Atti Convegno, Edizioni all'Insegna del Giglio, Firenze 2003.

È necessario uno scrupoloso approccio ad una progettazione orientata verso la gente.

Comunque, quando il “progetto” è curato nei minimi particolari, quando s’incontrano le qualità base essenziali, può darsi che i cittadini rispondono molto entusiasticamente. Gli spazi di relazione ben progettati sono quasi generalmente gli spazi più amati e più usati. (*La “società dell’immagine” e la “società dello spettacolo”*).

Molti esempi possono illustrare questo legame tra qualità offerta e risposta pubblica notevole. I marciapiedi sui Campi Elisi a Parigi sono stati allargati da 12 a 24 metri su ogni lato del viale e quindi “allestiti in modo particolare”, risultato: un marcato incremento nell’uso del viale.

Altro aspetto che consente la sopravvivenza di culture ed identità locali è l’idea di collegare attività con memoria, di collegare flussi con luoghi: l’idea di attività – strutture culturali. Il Centro Pompidou a Parigi, per esempio, funziona come modello culturale, come elemento di riattivazione di spazio urbano, è riuscito a rendere vivibile la periferia di Les Halles. Il concetto di struttura culturale *beaubourg* ha le sue radici sostanziali nella concezione della localizzazione urbanistica, nella funzione ed influenza sociale che la sua ubicazione esercita sui visitatori e nel carattere dinamico della sua concezione, intesa come centro nevralgico di sviluppo della vita urbana inserita in un fenomeno socio - culturale».

Lo spazio pubblico implica uso socio-collettivo e multi-funzionale è fisicamente caratterizzato dalla sua accessibilità, che lo rende un fattore di centralità. La qualità dello spazio pubblico potrebbe essere valutata soprattutto per l’intensità e la qualità delle relazioni sociali che promuove, per la sua capacità a mescolare gruppi e differenti tipi di comportamento e la sua abilità a stimolare identificazione simbolica ed espressione ed integrazione culturale. Tutto ciò porta lo spazio pubblico avere certe qualità formali come continuità nel design urbano e capacità auto-organizzativa, generosità nelle sue forme, nella sua immagine e nei materiali, e adattabilità a differenti usi col passare del tempo.

### *Spazio tematico*

I parchi tematici costituiscono un elemento dei nuovi spazi urbani di relazione, sono specifici oggetti culturali postmoderni. Innovative visioni compongono il nuovo spazio collettivo, ordinato da una moderna organizzazione degli ambienti che si oppongono allo spazio monofunzione.

*Sono gli spazi postmoderni che non conoscono confini temporali, né limiti geografici, né limiti all'esplorazione virtuale di mondi fantastici.*

Il crescente desiderio di conservazione e l'interesse verso gli insediamenti storici hanno introdotto un riutilizzo o meglio una "ricostruzione di facciata" di luoghi e ambienti del paesaggio mediterraneo, omologando i caratteri del centro storico a quello dei luoghi artificiali.<sup>46</sup> Alla definizione di Boorstin che descrive il piacere del turista per i pseudo-eventi, ovvero per tutte le attrazioni non autentiche, progettate ad hoc; l'esperienza del turista postmoderno, consumatore specializzato di prodotti culturali, si svolge all'interno di bolle ambientali, formate da villaggi turistici, da scenari-set e da spettacoli non autentici.<sup>47</sup>

L'abitante del Mediterraneo vede, così, i centri della città storica, gli antichi porti ed i waterfront dismessi considerati, come composizioni vendute, da attori pubblici e privati, a consumatori che cercano inscenate autenticità. La valorizzazione del patrimonio culturale è strettamente legata agli interessi turistici portando come conseguenza la creazione di spazi di relazione specificatamente selezionati e impacchettati come prodotti di mercato. Il risultato è delle operazioni di restauro e rinnovo che portano alla creazione di spazi che diventano attrazioni estetiche, paradisi per i consumatori che confondono storia locale e storia globale e consolidano false identità sociali.

Un esempio di spazio di relazione utilizzato come "ricostruzione di facciata" è il progetto per la realizzazione di un nuovo parco tematico

---

<sup>46</sup> Memo Mara, *Mediterranei. Internazionali paesaggi culturali e pianificate realtà* in Architetturacittà 7/8 2003, Agorà Edizioni, Camerino

<sup>47</sup> Urry John, *The tourist Gaze: Leisure and Travel* in Contemporary Society, London Sage, 1990.

nella città di Salerno il “Mediterranean Sea Park”<sup>48</sup>. Progetto che coglie la valorizzazione culturale del mediterraneo, naturale territorio liquido che ha messo in relazione molte popolazioni, immenso spazio-movimento, nella sua forma di territorialità relazionale.<sup>49</sup>

Il Mediterranean Sea Park, tecnologica attrezzatura scientifica e spazio ludico, racconterà la vita marina del Mediterraneo; la strategia urbana varata da Oriol Bohigas e Albert Puigdomènech mirava a rinnovare alcune aree deboli tra cui la Litoranea Orientale dove sarà localizzato il nuovo parco tematico. Sono proprio le aree periferiche più degradate ad interessare Bohigas ed i suoi collaboratori, zone che non offrono alcun livello di urbanità, pesantemente segnate da una edilizia residenziale di poco valore architettonico, da cui far partire il programma di valorizzazione della periferia.<sup>50</sup> Il parco sarà una delle grandi operazioni che trasformeranno Salerno in una città turistica; l'immagine futura sarà molto diversa da quella offerta dai capannoni abbandonati, che diventeranno rocce, fondali, abissi marini popolati da rettili e pesci. Il Mediterranean Sea Park è stato ideato da gli architetti Mischi, Paschetto, Righelli dello Studio 99 di Verona per una delle importanti imprese italiane costruttrici di spazi tematici, la Seapark Spa, che si presenta come realizzatrice di “utopie che si reggono in piedi” e che propone una esperienza interattiva di edutainment.<sup>51</sup>

Il parco sarà il primo spazio del divertimento in cui le attrazioni-virtuali scientifiche supereranno la realtà marina dei grandi acquari proponendo un sistema immersivo totale per avvicinare i visitatori alle esperienze degli abissi. Il parco è nello stesso tempo una biblioteca internazionale, una sede di ricerca e sperimentazione, una scuola per tutti, uno spazio-gioco teatrale, un set cinematografico avventuroso, una grande teatro tridimensionale, un giardino mediterraneo con rocce, cascate e geyser;

---

<sup>48</sup> Attualmente il progetto arrivato alla fase definitiva risulta non attuato.

<sup>49</sup> Farinelli Franco, *Per una nuova geografia del Mediterraneo*, in Credito Fondiario e Industriale – Cresme, *Mediterraneo, Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo*, Roma 1995.

<sup>50</sup> Comune di Salerno, 1994, *Documento programmatico – Salerno. Nuova coscienza di identità, nuova esigenza di urbanità*, Salerno novembre.

<sup>51</sup> Documenti, relazioni, planimetrie e disegni della Seapark Spa, *Mediterranean Sea Park. Parco tematico di intrattenimento ludico-educativo*, Verona.

creato con la consulenza scientifica del CNR, della Soprintendenza Archeologica e dell'Università di Napoli e dell'Istituto Oceanografico di Mosca, sarà disseminato di postazioni internet collegate ad un Grande Archivio del Mare, collegato ad una banca dati nazionale e internazionale. La ricostruzione artificiale dei fondali naturali, che saranno principalmente mediterranei, prevede fondi vulcanici, molli e fangosi, rocciosi e tufacei, esplicativi del lento processo di tropicalizzazione in atto e del vecchio bacino. Solo animali del Mare Nostrum o quelli immigrati dal Mar Rosso abiteranno le vasche, che non avranno acque limpide e trattate, ma che riprodurranno l'ambiente naturale come si presenta nella realtà; l'acqua verrà pompata da 30 metri di profondità e filtrata organicamente solo attraverso filtri di sabbia per abbattere il particolato sospeso. Per rivivere la storia geomorfologica del bacino e spiegare le evoluzioni e i fenomeni non vi è strumento migliore della realtà virtuale, che qualifica questo *theme park*; anche nei giochi di gruppo verranno utilizzate le innovative reti neurali che permettono apnee e metamorfosi computerizzate. Sarà possibile per i gruppi di visitatori studiare insieme nelle sale attrezzate da grandi schermi virtuali, il pubblico avrà a disposizione dei puntatori laser che gli permetteranno di entrare nelle immagini e di lavorare in diretta negli habitat marini, le scolaresche potranno lavorare intorno a relitti abbandonati, e rovine di città sommerse, o ricostruire gli ecosistemi distrutti da diversi predatori. Tutto il parco è una citazione di una antica città-porto circondata da mura sormontata da un faro; questa piccola repubblica marinara è composta da numerosi cantieri, da torri di avvistamento, da murature di argilla, da banchine e moli. L'ingresso a questo mondo mercantile e di avventure è una stretta gola seminascosta da una cascata, che introduce i visitatori nel mondo delle tempeste e dei pirati: una galea distrutta è incagliata tra le rocce. La ricostruzione del mondo mitizzato da tanti libri di racconti di naufragi sarà il libero territorio in cui i giovanissimi scorazzeranno felici, la messa in scena di uno spaccato della storia del mediterraneo: merci, spezie, utensili, tesori verranno scoperti nel percorrere l'illusione reale di un mondo antico.

La singolarità dei luoghi, la ricchezza dei caratteri, gli scenari scomparsi e che rilanciano la complessità urbana, opponendosi al dominio di una sola dimensione o di poche funzioni

*Lo spazio del consumo*

Supermall e designer outlet

*Lo Spazio della folla (l'expo, la strada dello spettacolo, città della cultura....)*

*Le strade e le piazze della città monumentalizzate ("città-passeggiata, la città antica viene attrezzata con elementi di arredo urbano di grande qualità, per la sosta e l'incontro dei cittadini, attrezzature per il verde, lo sport e la cultura)*



## **PARTE SECONDA**

### **LUOGHI CENTRALI E RELAZIONI**

## **2.1 I Luoghi: città storica, spazi del commercio e waterfront**

Trasformazione dei centri storici in musei a cielo aperto e città d'arte mete dei flussi turistici. Città globali dove non si può più parlare di un vero e proprio centro storico. Interventi di gentrification dei quartieri della residenza popolare e industriale e il recupero residenziale, commerciale e turistico dei vecchi mercati e di waterfront dimessi dalle attività portuali, considerati interessanti sia per la loro localizzazione centrale o semicentrale, sia per gli aspetti comunicativo-culturali delle architetture e degli impianti urbanistici che li configurano come luoghi caratterizzati da una propria personalità individuale.

## **2.2 Luoghi e frammentazione della città**

Frammentazione dello spazio continuo e gerarchicamente integrato della città moderna in una pluralità di luoghi discreti sottoposti alle pressioni e agli interessi economici. Competizione tra città. La città tende a dividersi tra nodi del consumo spettacolarizzati ed estetizzati e le zone di molta parte del tessuto urbano dei ceti più deboli non considerato strategico e quindi lasciato a se stesso in condizioni di progressivo abbandono e povertà.

La città contemporanea si sta sempre più delineando come una città dalle diverse centralità, ognuna caratterizzata da funzioni specifiche e da strutture urbane autonome: il centro degli affari, il centro dello sport, il centro commerciale, il centro civico, sono tutti luoghi attorno a cui si articolano le reti degli scambi e della comunicazione.

Un museo, un grande magazzino, un centro musicale (auditorium di Roma), la stazione del metrò sono avvenimenti urbani aggregati che assumono spesso i connotati delle aree centrali. In realizzazioni di questo tipo avviene sempre più spesso che l'idea fondativa, sia costituita da spazi che fanno riferimento agli spazi di relazione della città antica.

Stazioni e centri commerciali che si organizzano attorno a grandi spazi coperti, del tutto simili alle gallerie urbane dell'Ottocento.

Sono strutture che nascono spesso da una idea formale autonoma, conclusa in se stessa, difficilmente si integrano con il tessuto urbano circostante. Anche se nei



piccoli e medi centri urbani è possibile instaurare un nuovo rapporto tra il contesto ambientale e la fisicità dei nuovi luoghi.

### **2.3 Le città dei cambiamenti**

L'identità dei luoghi diventa risorsa all'interno di un rinnovato paradigma di sviluppo, attento alle specificità ed alle differenze. A partire dalla constatazione che una cancellazione delle differenze implica una "riduzione degli spazi della creatività economica"<sup>52</sup> dando luogo ad uno spazio indifferenziato, con progetti standardizzati, estranei ai tempi ed ai contesti locali tutto ciò che concorre a rafforzare l'identità dei luoghi (beni culturali, storico-artistici, ambientali) può dare un contributo importante alla competizione tra città, che aspirano a conquistare posizioni di leadership, attivando strategie urbane per fronteggiare la competizione. Le città presentate in questa seconda parte sono una sintesi di riflessione, maturata in occasione di viaggi-studio, e sono state selezionate in base alle attività progettuali svolte negli ultimi decenni capaci di propiziare la crescita della città, esaltandone l'identità e i caratteri originali come risorse aggiuntive alle risorse economiche e finanziarie, garantendosi entusiasmo e partecipazione, con l'obiettivo di garantire il ruolo di porte del Mediterraneo.

---

<sup>52</sup> R. Gambino, *Identità e appartenenza* in F. Lo Piccolo (a cura di) *Identità Urbana*, Gangemi Editore, Roma 1995.



## **GENOVA**

“Città a più vocazioni” questa è la definizione che inquadra meglio oggi la città di Genova proprio per sottolineare la sua aspirazione a valorizzare le molteplici risorse di cui disposte: culturali, ambientali, competenze, know how, ricerca. Ormai da molti anni sono iniziati, prima nel porto e poi in tutto il centro storico, processi di riconversione che puntano ad un modello di città dove accanto alla valorizzazione delle risorse economiche tipiche della tradizione portuale ed industriale si promuovono politiche miranti al consolidamento della città in campo culturale e turistico.

Attualmente il centro storico di Genova è interessato da diversi programmi di riqualificazione e valorizzazione del tessuto urbano rivolti alla salvaguardia dell'identità storica di città di scambi e relazioni attuati nei secoli all'interno del Mediterraneo e di tutta l'Europa. Sono in corso di realizzazione tre PRU (Programmi di Riqualificazione Urbana di Darsena, Carmine e Porta Soprana), il Contratto di Quartiere per l'Area di via Giustiniani, il PRUSST (Programma di Riqualificazione urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio) ed il Programma Comunitario Urban II, che segue l'attuazione del primo Urban. A questi si aggiungono tre POI (Programmi Organici d'Insieme) che prevedono interventi di riqualificazione edilizia e urbana ai sensi della L.R. 25 del 1987 e numerosi progetti per “Centri integrati di Via” che agiscono contemporaneamente sotto il profilo della riqualificazione urbana e della rigenerazione dei tessuti commerciali (in base a quanto previsto dalla L.R. 14 del 1998)<sup>53</sup>.

### **Verso la Grande Genova**

Genova si stende per 30 chilometri sulla linea di costa e ha una morfologia fortemente segnata dall'acclività e dalle cesure del territorio

---

<sup>53</sup> F. Alcozer, S. Gabrielli, F. Castaldi (a cura di), *Genova 2004 Urban regeneration* Catalogo Mostra, Alinea Editrice, Genova 2004.

urbanizzato corrispondenti alle due vallate dei torrenti Polcevera e Bisogno.

La particolare configurazione morfologica del sito relazionato alle trasformazioni economiche hanno da sempre condizionato lo sviluppo della città. Genova nasce nel punto più settentrionale della costa mediterranea in posizione di naturale approdo marittimo ben relazionato con la pianura Padana e con la bassa Europa; la sua storia urbana ed economica è legata a quella del porto<sup>54</sup>:

- dalla scelta di diventare una potenza marittima nel Mediterraneo occidentale (sec. IX – XI) allo spostamento degli interessi verso il Mediterraneo orientale con la formazione di una rete di colonie commerciali (sec. XII – XV);
- dalla trasformazione da emporio marittimo e commerciale a grande piazza finanziaria europea (sec. XVI), fino al recupero dell'antica vocazione mercantile e marinara nella prima metà dell'Ottocento e al ruolo primario svolto nel processo di industrializzazione dello Stato italiano.

L'urbanizzazione del sito prende forma verso la fine del IX secolo con la realizzazione della prima cinta muraria di cui si ha notizia <sup>55</sup>.

All'interno delle mura la città si struttura come una sorta di ventaglio lungo tre valli disposte ad anfiteatro secondo uno schema che da un lato favorisce l'attuazione di un modello insediativo policentrico, dall'altro genera un sistema viario a pettine funzionale per collegare le centralità economiche con il porto<sup>56</sup>.

Tra il XIII e il XV secolo questo impianto si definisce ulteriormente con la creazione di alcune importanti opere pubbliche, soprattutto nell'area portuale, e con le mura ad oriente e occidente.

La popolazione aumenta, ma l'area urbana rimane quella contenuta tra le mura, e contemporaneamente sulle colline si formano numerosi borghi.

Dal XV secolo in poi, nell'evoluzione urbana della città si distingue:

---

<sup>54</sup> G.B. Progetti, Supplemento al n. 8-9\ 1991

<sup>55</sup> Cfr. E. Poleggi *Formazione e caratteri del centro storico e del Porto vecchio*, in Comune di Genova, *Genova verso il 2000*, Bonati & Scalenghe

<sup>56</sup> *Ibidem*

- una fase caratterizzata da un processo di rinnovamento edilizio (tra il 1450 e il 1540);
- una successiva, in coincidenza con il periodo del massimo potere finanziario dei banchieri e degli armatori genovesi, in cui vengono realizzati i più importanti lavori edilizi ed urbanistici, tra cui l'ammodernamento delle mura medioevali, i nuovi assi viari della Strada Nuova, Strada Balbi e Strada Giulia.

In questo periodo si satura lo spazio all'interno delle mura e il processo di addensamento provoca il trasferimento delle classi più ricche in aree extra murali. Tra il 1628 – '36 è costruita una nuova cinta muraria entro cui è contenuta l'espansione per i due secoli successivi.

Alla fine del XVIII secolo la situazione del mercato immobiliare è concentrata in poche mani e la speculazione sui fitti dà luogo ad un processo di sopraelevazione e densificazione.

Con l'annessione alla Francia Napoleonica la città, a contatto con uno Stato già investito dalla rivoluzione industriale e da fattori innovativi sia tecnici che politico - economici, riceve impulsi al cambiamento che influenzano i progetti dell'epoca: i cantieri della Foce, le proposte di avvio di un "moderno" sistema industriale, l'impostazione di un "moderno" sistema stradale, l'impostazione dei progetti di espansione del porto e del porto franco.

Annessa al Regno di Sardegna nel 1814, Genova, che registrò nei decenni seguenti una forte crescita di popolazione, si espanse fuori dalle mura con i quartieri di S. Teodoro ad ovest e di S. Vincenzo ad est.

Fino al 1815 la città conta circa 100.000 abitanti distribuiti in sei "sestrieri", saturati gli spazi all'interno della città medioevale, in cui cominciavano le operazioni speculative, le nuove espansioni interessarono i terreni e borghi appena fuori dalle Mura Nuove<sup>57</sup>. È in queste aree che fino al 1874 si sviluppa la città borghese, in concomitanza

---

<sup>57</sup> Buffoni G. P., Gazzola A., Carrer F., (1981), «La città di Genova: sviluppo storicourbanistico e riscontri criminologici», *Rassegna di Criminologia*, XII, 1, 45-53

con una fase di crescita economica di cui il porto torna ad avere un ruolo fondamentale.

Le esigenze dell'accresciuta popolazione portarono, nel 1874, all'annessione di sei comuni limitrofi: Foce, Marassi, San Francesco di Albaro, San Fruttuoso, San Martino di Albaro, Staglieno, tutti collocati a nord-est rispetto al comune principale. In quello stesso periodo si ebbe lo sviluppo dei quartieri di Oregina e di S. Ugo (a ovest) destinati alle classi popolari e la creazione di nuovi quartieri borghesi nelle zone collinari di Albaro e di Castelletto (a nord e a est). Fra il 1851 e il 1873 l'apertura di collegamenti rettilinei che dalle vecchie mura salivano alla circonvallazione a monte aveva favorito l'espansione sui rilievi alle spalle della città. Negli stessi anni iniziò la trasformazione della Val Polcevera, con la nascita dei primi insediamenti industriali, come quelli dell'Ansaldo, che modificarono in modo profondo il sistema economico preesistente, travolgendo coltivazioni e piccole imprese artigianali a vantaggio della nascente industria, con il corollario della crescita delle abitazioni operaie.

La prima fase di un nuovo ciclo urbano si verifica intorno agli anni 1830-40 sulla scorta del Piano Barbino del 1825 che individua l'espansione della città verso le colline lungo tre nuove direttrici di espansione e un sistema integrato alla morfologia del sito, con nuove tipologie di edifici aperti su giardini e caratterizzato da un sistema stradale adagiato alle curve di livello<sup>58</sup>. Il problema più sentito è quello dell'attraversamento carrabile della città per agevolare il movimento delle merci<sup>59</sup>. Nel 1835 è realizzata la Carrettiera Carlo Alberto: una nuova strada che, oltre che per l'aspetto funzionale, è importante perché avvia una nuova gerarchizzazione delle aree urbane rompendo la continuità della città storica; la Ripa non è più un fronte urbano ma piuttosto il margine della città storica e si attesta a divenire fondale del nuovo assetto urbano<sup>60</sup>. Il

---

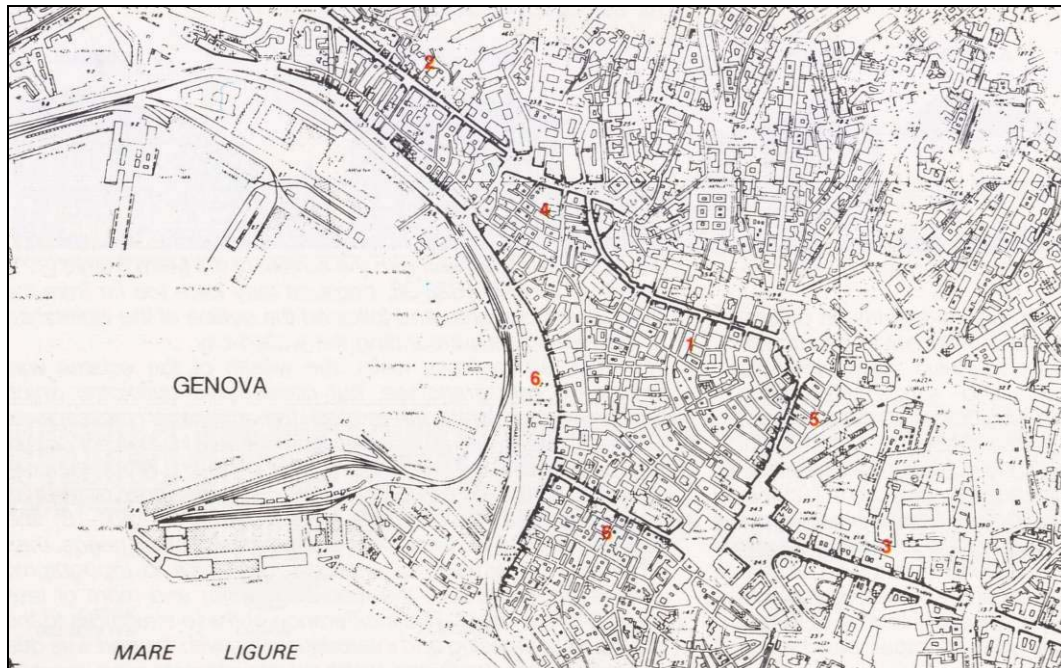
<sup>58</sup> C. Gironda, *La modernità nelle città del Mediterraneo*, Iiriti Editore, Reggio Calabria 2005.

<sup>59</sup> Cfr. E. Poleggi, P. Cevini, *Le città nella storia d'Italia*. Genova, Laterza

<sup>60</sup> A.M. Nicoletti *La Ripa: una storia di lunga durata*, in E. Poleggi (a cura di) *Ripa, porta di Genova*, Sagep

porto, che da emporio si sta trasformando in industriale, è separato dalla città con la costruzione delle terrazze di marmo: un lungo porticato a destinazione commerciale con terrazzo praticabile che diventa un filtro daziario ma anche visuale tra la città e il porto. Le terrazze sono demolite nel 1883 ma il legame tra le due parti rimane comunque interrotto con la costruzione della linea ferroviaria tra Principe e piazza Caricamento, legata alle attività industriali del porto. La successiva fase di espansione che comprende il ventennio tra il 1850 - '70, si può associare alla fondazione della città ottocentesca che ancora oggi è il nucleo più vitale dell'area centrale. Gli elementi primari di tale area sono:

- il tridente costituito dagli assi Assarotti, Palestro, Catarro;
- la circonvallazione a monte.



*I nuovi assi nel tessuto urbano medievale*

1. Strada nuova 2. Strada Balbi 3. Strada Giulia 4. Strada Nuovissima 5. Strada Carlo Felice  
6. Carrettiere Carlo Alberto

Con il “tridente” si precisa ulteriormente il confine tra la città antica e quella ottocentesca che si caratterizza sempre più come “centro storico”.

Negli anni intorno al 1870 la popolazione del comune rimane pressoché stazionaria, mentre si registrano incrementi considerevoli nei comuni di levante e di ponente. L'area genovese si avvia ad organizzarsi come un



“sistema” ben supportato da un servizio di trasporto pubblico che, già presente nel centro della città, tra il 1873 e il 1878, raggiunge anche le zone di Ponte Pila e Sampierdarena.

Nel 1875 sono intrapresi i lavori di ammodernamento del porto<sup>61</sup> grazie alla donazione del Duca Galliera e al contributo della Stato, poiché i capitali locali sono indirizzati prevalentemente verso investimenti nel settore immobiliare<sup>62</sup>.

Questi lavori, comunque, non sono sufficienti per adeguare il porto alle nuove esigenze della navigazione a vapore e sono quindi seguiti dalla realizzazione del bacino di Sampierdarena (ultimato dopo la seconda guerra mondiale) a ovest del sito originario. Nel 1876 si dà avvio ad una completa trasformazione delle strutture portuali con una definitiva trasformazione industriale.

Nel 1877 è approvato il piano particolareggiato per le aree intorno al Bisagno (già annesse a Genova nel 1874): si tratta di una tipica lottizzazione su maglie ortogonali con spazi pubblici disposti senza regole precise, ma con la intelligente soluzione di convertire in parco le antiche fortificazioni. Questa parte di piano non è realizzata e dopo la prima guerra mondiale (anni trenta) è invece realizzata la monumentale Piazza della Vittoria, su progetto di Piacentini.

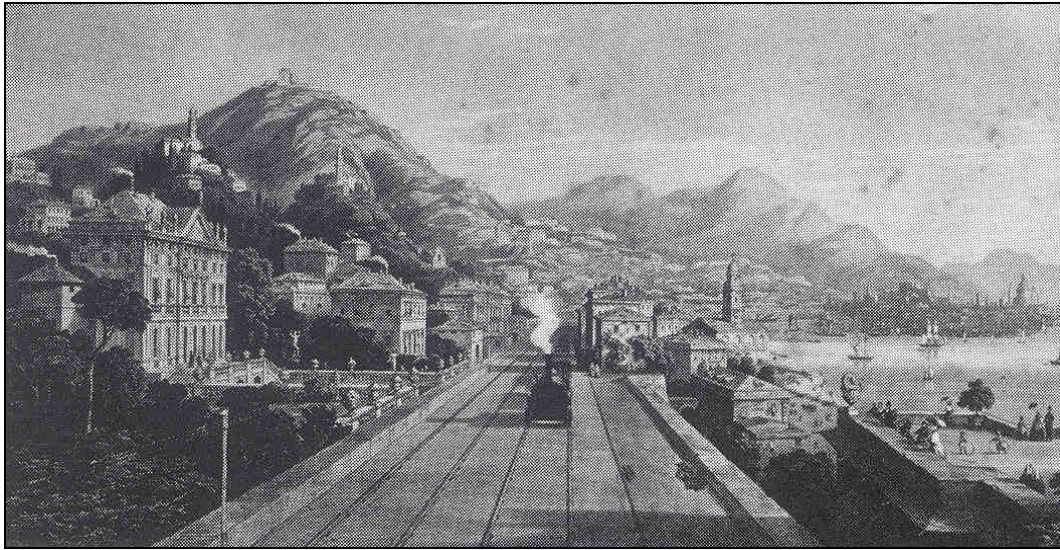
Il piano rappresenta una tappa fondamentale nella storia urbanistica della città e si colloca in un momento particolarmente attivo nel settore delle costruzioni. L'ostacolo fisico rappresentato dal torrente è risolto mediante

---

<sup>61</sup> Altri lavori erano stati realizzati tra il '60 e il '70, ma il porto non era certo in grado di competere con i grandi porti europei, soprattutto con Marsiglia che già dal 1840 aveva iniziato i lavori di ampliamento nel bacino della Joliette.

<sup>62</sup> Come sottolinea G. Doria ( *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Giuffrè). I capitali genovesi sono stati spesso investiti nel settore immobiliare piuttosto che in quello commerciale o navale. Questa separazione economica si è riflessa in una sorta di distacco tra la città e il porto per cui, quando nel corso del XIX secolo la classe aristocratica si allontana dal controllo delle attività commerciali e portuali, la borghesia emergente preferisce concentrare i propri investimenti nella speculazione immobiliare. Ne consegue che essendo gli interessi della classe borghese indirizzati verso la periferia della città, l'area centrale, estranea ai processi decisionali, si avvia ad un progressivo degrado che costituisce l'espressione più significativa di questo fenomeno. Cfr. C. Chaline *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan

la realizzazione degli argini e la conseguente realizzazione di un porto - canale.



*L'arrivo della ferrovia a Genova*

Nel 1880 è aperta la Galleria Mazzini e negli stessi anni è sistemata la piazza Corvetto, importante nodo di numerose direttrici.

In questi anni la città ha anche un ruolo finanziario primario: banche<sup>63</sup> e banchieri genovesi sono competitivi anche a livello internazionale e gli imprenditori promuovono numerose iniziative anche a livello urbano.

E' di questo periodo anche l'idea di un "rettifilo" che attraversi la città storica, così da risolvere il problema dell'attraversamento est - ovest, ed apra nuove opportunità alla proprietà fondiaria. L'epidemia di colera del 1884 supporta questa idea ed il comune provvede ad un Piano di Risanamento avviando le demolizioni nelle zone dell'Annunziata, di via del Campo, e di via di Prè con l'intento di avviare il progetto del rettifilo, ma l'impresa, complessa e onerosa, è poi abbandonata e l'attenzione degli amministratori si concentra sul tracciato della via XX Settembre approvato nel 1887.

I lavori hanno inizio intorno al 1890 nella parte orientale. L'asse è inaugurato nel 1900 e nel 1993 è approvato anche il progetto del Ponte Monumentale che collega Acquasola alla collina di Carignano.

---

<sup>63</sup> Si ricorda che la Banca d'Italia nasce dalla Banca di Genova fondata nel 1844.

Quest'ultimo progetto prevede un sovrappasso di oltre venti metri sulla via XX Settembre e comporta molte modifiche al tessuto circostante (la Porta Pila è ricostruita in via Montesano, e la chiesa di N.S. del Rimedio demolita e riassemblata in piazza Alimonia). Nel complesso, la strada XX Settembre, porticata fino al Ponte monumentale, è una delle testimonianze più rilevanti dell'età umbertina e riflette l'immagine di una città di livello europeo. Rispetto al tessuto urbano, il nuovo asse da un lato completa la fisionomia del centro ottocentesco, dall'altro diventa l'elemento di apertura verso le aree esterne, verso la valle del Bisagno e verso Albaro.

Nel 1884 è demolita una parte dei bastioni.

Negli anni a cavallo dei due secoli si consolida una nuova classe imprenditoriale legata alla formazione di una forte struttura industriale, questo porta a dei cambiamenti nella base economica che ovviamente hanno riflessi nel settore edilizio. Il potenziamento del porto (prolungamento del Molo Nuovo, costruzione del Molo Giano, sistemazione della banchina per tutto il bacino) e la formazione di una zona industriale sono tra i primi segni di questi cambiamenti.



*Il porto di Genova con i terrazzi di marmo*

Dopo la costituzione del Consorzio per il porto, (1903) si afferma l'espansione verso Sampierdarena e Sestri Ponente dove iniziano a svilupparsi quartieri industriali e popolari.

Nel 1907 l'amministrazione comunale elabora un programma che prevede una serie di lavori per le aree centrali e per l'espansione nella zona di Albaro e del Bisagno.

Lo sviluppo sub urbano di Albaro, di segno opposto a quello di Sampierdarena, contribuisce a determinare la divisione della città in settori specializzati che rispondono alla logica della domanda e della produzione della classe borghese.

La prima guerra mondiale segna una fase importante nell'economia genovese: l'industria pesante che durante la guerra ha un notevole sviluppo, nell'immediato dopoguerra si trova invece ad affrontare uno stato di crisi. I capitali privati, da sempre supportati dallo Stato in questo settore, vengono definitivamente rilevati e con la fondazione dell'IRI<sup>64</sup> la gestione di questo settore diventa completamente centralizzata così che lo Stato diventa tra i maggiori protagonisti della vita economica genovese.

Nel corso del ventennio fascista sono realizzate grandi opere infrastrutturali: le gallerie viarie e tramviarie nella zona centrale; la circonvallazione a mare, la strada di Sampierdarena ottenuta con lo sbancamento della collina di San Benigno, la copertura del torrente Bisagno; tutti interventi che rappresentano una continuità nella "forzatura del limite" iniziata con la circonvallazione a monte<sup>65</sup>. Infine la realizzazione della "diga foranea" del porto, tra la foce del Polcevera e la foce del Bisagno.

Per il porto è proposto il progetto Gamba – Canepa, (1919 – '20) che prevede una serie di bacini per il traffico portuale e per insediamenti industriali su terreni di riempimento da conquistare al mare. In un certo senso questo progetto anticipa quelle che saranno le linee di espansione del complesso portuale e aeroportuale, nonché dell'industrializzazione

---

<sup>64</sup> Istituto di Ricostruzione Industriale fondato nel 1930

<sup>65</sup> B. Gabrielli, *Lo sviluppo fisico di Genova in rapporto alle trasformazioni economiche*, in *Genova verso il 2000* op. cit.

costiera genovese fino ad oggi. Infine il regime applica nel centro storico interventi di diradamento, che in un'ottica monumentalista tesa a salvaguardare solo le architetture maggiori e che riconosce nell'affollata città storica un luogo di degrado, procede alla demolizione del borgo di Ponticello e alla conseguente apertura di piazza Dante. Nella piazza è realizzato il grattacielo, l'ultima grande opera degli anni trenta. Sempre in questi anni intanto si procede alla realizzazione della "Grande Genova" (1926) con l'annessione dei comuni di levante fino a Nervi e di ponente fino a Voltri. A differenza dell'annessione del 1876 che riguardava sostanzialmente borghi rurali, in questo caso vengono inclusi nuclei urbani già consolidati e strutturati.

L'effetto più grave di questa annessione è la progressiva marginalizzazione del settore di ponente cui segue un degrado della qualità insediativa<sup>66</sup>. L'annessione rimane per lungo tempo un atto unicamente amministrativo e non una occasione di stimolo per avviare la trasformazione razionale del territorio, per cui l'integrazione di questi nuclei non si verifica appieno neppure in seguito ad opere incisive quali il taglio della collina di San Benigno.

Complessivamente la città è cresciuta nel suo spazio collinare e successivamente nella parte piana della foce del Bisagno, fino a creare una nuova area centrale, alternativa al centro storico. Nel primo dopoguerra la mancanza di programmazione, dovuta anche alla lunghezza dei tempi di stesura e di approvazione dei piani stessi, permise una crescita assolutamente indiscriminata della città, saturando tutti gli spazi edificabili senza stabilire opportuni collegamenti infrastrutturali.

Le difficoltà di adeguamento degli edifici a siti complessi sotto il profilo geologico e clinometrico è stata troppo spesso superata con soluzioni improntate alla semplificazione e alla riduzione in nome di una tecnologia che sembrava poter far fronte a qualunque problema pratico.

Le conseguenze sono state notevolissime soprattutto sul sistema infrastrutturale: non solo l'exasperazione dello sviluppo stradale ha segnato pesantemente l'ambiente, in senso estetico e fruitivo, ma, spesso,

---

<sup>66</sup> Comune di Genova, Relazione PRG 1996

non sono state neppure garantite prestazioni ordinarie come la presenza di marciapiedi per i pedoni sui due fronti, la contemporanea percorribilità veicolare nei due sensi di marcia o la possibilità di parcheggiare lungo un lato della strada.

Tra gli anni '50 e '60, Genova conobbe un periodo di grande espansione economica a cui corrisposero forti flussi migratori dal sud, dal nord-est e dalle grandi isole italiane. Vennero realizzati i grandi riempimenti a mare per l'aeroporto e per il nuovo quartiere della Fiera del Mare, destinato ad ospitare il salone nautico; si sviluppò la rete autostradale, il porto crebbe, come regime di traffici, fino a collocarsi al quarto posto in Europa.

Nel 1954, la distruzione del Castello Raggio - romantica imitazione di quello di Miramare a Trieste - per far posto alle nuove installazioni, segnò la fine di un'epoca e il tramonto, forse definitivo, della vocazione turistica dell'area. Nel tempo quella demolizione acquistò il valore simbolico della violenza fatta a un paesaggio e a una comunità e il suo ricordo è tuttora vivissimo, perfino tra gli abitanti troppo giovani per averne una memoria diretta.<sup>67</sup>

Nel decennio '60-'70 venne impostato il problema della nuova espansione portuale, lungo il litorale di Prà e Voltri. Ma soltanto nel 1985 videro luce i primi lavori di ampliamento. I punti forti dello sviluppo genovese - partecipazioni statali, siderurgia, petroli e industria privata - entrarono in crisi, uno dopo l'altro, nei due decenni seguenti.

Negli anni '80 questi fenomeni in atto furono aggravati dalla deindustrializzazione che ebbe un particolare impatto sulla realtà genovese in cui erano fortemente presenti i settori di base, dalla cantieristica alla siderurgia.

Negli ultimi vent'anni - con un intensificarsi verso l'inizio degli anni 2000 è stata condotta una rilevante attività progettuale, pianificatoria, di

---

<sup>67</sup> Gazzola A. (a cura di), *Trasformazioni urbane e tempi della città*, rapporto di ricerca, Dipartimento POLIS, Genova

edilizia, di recupero e di restauro, che possono essere raggruppate secondo quattro gruppi di finalità:

- gli interventi di ammodernamento e adeguamento alle nuove esigenze sociali, economiche e funzionali in continuità con il passato;
- gli interventi volti al cambiamento di funzioni o alla sostituzione di parti  
partì
- obsolete;
- gli interventi di collegamento e di connessione tra le diverse parti del territorio attraverso incrementi infrastrutturali;
- gli interventi volti a conferire nuovi ruoli o al rafforzamento di quelli esistenti.

I più significativi interventi portati a termine o, comunque, in avanzato stato di realizzazione, rispondono all'obiettivo di colmare vuoti o inadeguatezze di funzioni, con l'ammodernamento o l'adeguamento di alcuni

edifici e aree a nuove esigenze socio-economiche e funzionali in continuità con il passato (è il caso, ad esempio, del teatro Carlo Felice); di includere nuovi elementi, introducendo funzioni prima inesistenti (è il caso della facoltà di Architettura); di rendere riconoscibili per nuovi usi e, soprattutto, attraverso

una nuova immagine, aree che, nella memoria collettiva, erano, a torto o a ragione, considerate *infrequentabili* (è il caso di Campi); di connettere le diverse parti della città - incomunicabili per motivi geomorfologici – con nuove infrastrutture (è il caso della metropolitana) Rimane il fatto che si tratta di interventi puntuali, difficili da leggere in termini di sistema, con l'unica significativa eccezione del porto antico in cui progetti già realizzati, in corso e in progetto, configurano una totale risistemazione dell'area. Oggi il centro storico si presenta come un denso abitato caratterizzato da una estrema stratificazione degli interventi che si sono succeduti in ogni epoca ma che non hanno fundamentalmente alterato le preesistenze. Il carattere più significativo del centro storico genovese è la permanenza del carattere insediativo medioevale molto stratificato nei

secoli successivi (accorpamenti e sopraelevazioni di edifici, chiusure e intasamenti di vicoli interni) con numerosi palazzi nobiliari molto qualificati dal punto di vista architettonico. Tuttavia seppure sottoposto nei secoli a numerose trasformazioni, il centro storico è ancora riconoscibile nel disegno dei lotti e, in alzato, nel passo dei caratteri architettonici degli edifici.

Il centro storico ed il vecchio porto, sono i luoghi urbani che per la città hanno assunto un ruolo emblematico e significativo. Il porto e l'intero *waterfront* genovese sono divenuti nodi per le attività legate al trasporto di persone e merci, ma anche per attività relazionali diverse costruendo nuove centralità, che trovano spazio nell'area portuale, come l'Acquario che ha assunto un ruolo crescente perfino nell'immaginario individuale e collettivo. Una recente ricerca<sup>5</sup> sul rapporto dei bambini con lo spazio urbano ha messo in luce come per molti piccoli genovesi che vivono nelle zone periferiche il cuore della città sia rappresentato proprio dall'Acquario.

### **Ambiente e cultura**

A partire dal 1992, anno in cui Genova ha ospitato l'Esposizione Internazionale Colombiana, si è avviato per il capoluogo ligure un processo di trasformazione e rilancio. In concomitanza con questo evento, e negli anni successivi, si sono realizzati molti interventi di recupero nell'area del Porto Antico, oggi cuore della vita turistica e ricreativa genovese. Si è intervenuti per il recupero urbano dell'area del vecchio porto di Genova con la ristrutturazione e il restauro di alcuni edifici: i Magazzini del Cotone (costruzione dei primi novecento), i quattro magazzini doganali (secenteschi) e il Milio (altro magazzino più recente). Si sono aggiunte nuove costruzioni: l'acquario (oggi una delle strutture più visitate in Italia), gli uffici della Capitaneria di Porto e il Bigo, un gigantesco albero di carico che è stato il simbolo delle celebrazioni Colombiane e oggi segnala fortemente il ritorno alla città di un suo pezzo così importante, il porto antico.



Parallelamente è iniziata anche l'importante fase di rivitalizzazione del centro storico e di valorizzazione del suo patrimonio artistico, architettonico e culturale.

Avvalendosi di risorse di diversa natura (in gran parte finanziamenti pubblici, ma anche contributi da parte di promotori e operatori privati e società miste, su tutte la Porto Antico S.p.A.), Genova ha in seguito costantemente potenziato il proprio ruolo in campo culturale e turistico, incrementando i flussi di visitatori e migliorando al contempo la qualità urbana. Le più significative e recenti fasi di manutenzione urbana e di riqualificazione del Porto Antico e del Centro storico hanno avuto luogo in occasione di due ulteriori eventi di portata internazionale: il Vertice G8 nel 2001 e Genova Capitale Europea della Cultura nel 2004 e grazie ai finanziamenti del programma comunitario Urban 2. Attualmente, sono stati realizzati, o stanno per essere portati a termine, nuovi progetti, relativi al recupero a funzioni urbane della zona occidentale del waterfront portuale: il completamento del polo della Darsena, con il Museo del Mare e della Navigazione, il Centro d'Arte contemporanea e la Casa della musica, e nel futuro l'allestimento di una nuova area attrezzata per il tempo libero a Ponte Parodi. Alla luce delle profonde trasformazioni che in questi ultimi anni hanno interessato la città, l'amministrazione comunale, considerando ormai definitivamente conclusa la fase espansiva della città sulle colline, sostiene azioni volte al recupero del nucleo abitativo storico, strettamente connesso a quello del waterfront portuale, e concentra maggiore attenzione verso le questioni legate alla qualità urbana (riqualificazione dei centri storici, delle periferie industriali, dei grandi quartieri di edilizia pubblica). L'obiettivo degli attori locali, coordinati dal Comune, è oggi quello di innescare un continuo e duraturo meccanismo endogeno di crescita: le istituzioni locali hanno promosso programmi volti a finanziare interventi puntuali, che mettano in moto processi spontanei di recupero ad opera di soggetti privati, affinché le operazioni di rigenerazione, una volta avviate, possano procedere in forma autopropulsiva, senza alimentare fenomeni di dipendenza dalle risorse pubbliche. Genova si propone di valorizzare,

grazie al concorso di tutti gli attori e le potenzialità presenti sul territorio, i propri molteplici punti di forza, confermandosi quale “città a più vocazioni”, che deve essere competitiva su scala internazionale non solo per la strategica posizione geografica e per il ruolo crescente nei campi della ricerca e delle nuove tecnologie, ma anche per la qualificata offerta turistica e culturale e per il valore del proprio patrimonio storico e artistico.

### ***I programmi Urban***

Nel periodo 1994-1999 Genova ha potuto usufruire dei contributi comunitari destinati al progetto Urban : il Comune di Genova ha selezionato alcune misure idonee a concorrere allo sviluppo economico sostenibile ambientale ed al riequilibrio sociale dei quartieri di Cornigliano e Sestri Ponente. Gli interventi miravano a incidere sulla qualità urbana, sui servizi al cittadino, sulla animazione economie mobilità sostenibile.

L'obiettivo dell' iniziativa comunitaria Urban é "la riqualificazione economica e sociale delle città e delle periferie in crisi, per la promozione di uno sviluppo urbano ecocompatibile".

Le città sono una delle grandi ricchezze del continente europeo. La città é storicamente punto nevralgico di un territorio e di una comunità, é il catalizzatore delle forze economiche, sociali e culturali che sul quel territorio gravitano, ma é anche particolarmente vulnerabile di fronte alle grandi trasformazioni socioeconomiche, alla disoccupazione, alla povertà, ai problemi ambientali.

Nella strategia di sviluppo delle aree urbane, il programma Urban, relativo alla promozione della riqualificazione integrata dei quartieri urbani maggiormente degradati, rappresenta una innovazione di notevole interesse, articolato secondo due iniziative Urban 1 (ormai ultimato) e Urban 2 (ancora in fase di attuazione).

L'obiettivo del programma Urban 1 , che ha interessato quasi cento città europee (tra le quali figurano Berlino, Londra, Parigi, Amsterdam, Roma, Madrid, Lisbona e Atene), è stato di contribuire a risolvere la crisi di molti quartieri, percorrendo strategie innovative per il rilancio socioeconomico, incentivando il rinnovo di infrastrutture per uno sviluppo ecosostenibile.

Con Urban per la prima volta l'azione comunitaria si concentra, in modo esplicito e rilevante sui problemi della città, affidando direttamente ai centri urbani la progettazione e la gestione degli interventi. Le città europee, pur essendo i nuclei dello sviluppo economico e culturale del continente, non erano mai state considerate come specifico ambito d'intervento negli accordi comunitari<sup>68</sup>. Questa nuova considerazione fa assumere ad Urban un importante aspetto a livello d'impegno della Comunità nei confronti dei problemi urbani. Impegno non più indirizzato soltanto all'aspetto economico e finanziario del processo di unificazione, ma legato anche all'aspetto sociale e ambientale, problemi dell'attuale crisi della città.

Il malessere sociale e ambientale è un fattore comune alle città europee, è il termometro della necessità di creare un nuovo equilibrio fisico, biologico, culturale, sociale ed economico. Le città hanno perso la loro identità, non sono più luoghi d'incontro o di scambio, sono luoghi di separazione, posti diversi per persone diverse e differenti funzioni. "La separazione produce certamente disagio, malessere, crea nelle persone lacerazioni con la propria storia, con i propri effetti ostacola la comunicazione, l'incontro, la solidarietà".<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> Trattati di Roma del 1957, Maastricht del 1992 e Amsterdam del 1997.

<sup>6</sup> F.Tonucci, "Le mille dimensioni della città", Convegno internazionale "La città e il piano", Catania 1996.

E' stata evidente la necessità di innovare i tradizionali metodi d'intervento urbano per cercare di risolvere il problema della mancanza d'identità, di centralità, di relazionalità, di separazione, di esclusione sociale che si manifestano nelle grandi e nelle piccole città.

Oltre all'intervento per risolvere la crisi della città, il Programma Urban, coordinato e diretto dalla Direzione Generale XVI della commissione europea, ha avuto un carattere innovativo e dimostrativo per le altre zone urbane, e ha costituito un modello di sperimentazione per un eventuale estensione di tali interventi, con priorità per i progetti facenti parte di strategie di miglioramento urbano a medio-lungo termine, poi attuati con la realizzazione di Urban 2. Il secondo ciclo di Urban si estenderà sul periodo 2000-2006 con il sovvenzionamento di progetti riguardanti 70 aree urbane in degrado in tutta l'Unione europea. Genova è l'unica città italiana ad aver usufruito di entrambi i cicli di Urban.

I beneficiari di Urban I, che avuto una durata compresa tra due e quattro anni, sono stati gli agglomerati urbani di almeno 100.000 abitanti con priorità per le zone con un tasso elevato di disoccupazione, disgregazione del tessuto, a bassa densità di alloggi e di servizi sociali. Ognuno dei sottoprogrammi locali, che in media ha avuto una dotazione finanziaria pari a circa 30-40 miliardi di lire (derivanti oltre che dai fondi strutturali anche da risorse pubbliche nazionali e finanziamenti privati) è intervenuto su un singolo quartiere o su un'area urbana circoscritta e ha compreso una serie di azioni relative a:

- il sostegno alle piccole e medie imprese locali esistenti e l'incentivazione alla nascita di nuove imprese: nei quartieri storici si tratta di sostenere e dare una prospettiva ad attività artigiane esistenti, spesso di piccola dimensione e dequalificate, mentre in quelli periferici si tratta più spesso di creare le condizioni per la nascita di attività lavorative;
- la promozione dell'occupazione a livello locale attraverso strategie volte a creare o a mantenere occupazione all'interno dei quartieri mediante azioni tipiche delle politiche attive del lavoro;

- il potenziamento e l'adeguamento dell'offerta di servizi sociali consistente non solo nella creazione di servizi aggiuntivi ma anche nell'adozione di modalità più appropriate quali l'offerta attiva e il diretto coinvolgimento degli utenti: trattandosi in generale di quartieri considerati insicuri, molti programmi contengono anche progetti relativi al rafforzamento delle misure di sicurezza e alla prevenzione della criminalità;
- il miglioramento delle infrastrutture e dell'ambiente attraverso opere di riqualificazione urbana e di miglioramento delle reti: si va dalla risistemazione di piazze e spazi verdi al recupero di edifici da utilizzare per attività previste dal programma, da interventi sulla mobilità locale a quelli sull'illuminazione pubblica;
- il coinvolgimento delle risorse locali mediante misure volte ad aumentare la coesione sociale e a promuovere la partecipazione degli abitanti alle scelte che riguardano il futuro del loro quartiere.
- L'iniziativa, lanciata dalla Commissione Europea nel 1994, ha reso disponibili 900 milioni di euro per i quartieri in crisi, con l'obiettivo di affrontare il problema della povertà e dell'esclusione attraverso azioni condotte sia sul piano socioeconomico sia su quello del miglioramento dell'ambiente fisico.
- Urban I (1994-1999) ha sostenuto programmi in 118 quartieri urbani di cui 16 in Italia, migliorando così la qualità della vita di 3 milioni di europei.
- Le aree interessate dal programma Urban I presentavano delle caratteristiche molto diverse: dai centri storici degradati (sottoprogrammi

del sud Italia e della Spagna) ai quartieri operai in zone di declino industriale (nord Italia, Germania e Gran Bretagna), dai grandi quartieri di edilizia sociale (sottoprogrammi francesi) alle borgate periferiche di edilizia spontanea (sottoprogrammi portoghesi).

- Il programma unitario presentato dal nostro Paese, il Pic Urban Italia, ha avuto una durata quinquennale (1994-1999), ed era articolato in 16 sottoprogrammi locali<sup>70</sup>, ben 12 dei quali hanno per oggetto città del Meridione (Napoli, Salerno, Foggia, Bari, Lecce, Reggio Calabria, Cosenza, Catanzaro, Palermo, Catania, Siracusa e Cagliari) e all'interno di queste in modo particolare le aree storiche (i Quartieri Spagnoli a Napoli, Città Vecchia a Bari, ecc.). Gli altri sottoprogrammi riguardavano quartieri delle tre grandi città portuali-industriali del nord ( Genova, Trieste e Venezia ) e la zona di Tor Bella Monica-Torre Angela nella periferia est di Roma.

L'obiettivo prioritario è stato quello di promuovere un miglioramento durevole delle condizioni di vita delle città, in particolare dei quartieri più poveri e socialmente degradati. Le novità del Pic Urban, rispetto alle direttrici e alle modalità d'intervento consolidate in Italia, è nell'approccio integrato utilizzato per affrontare le problematiche delle aree urbane che prevede la realizzazione di interventi capaci di attivare la

---

<sup>70</sup> A sua volta il programma si articola in 3 distinte sezioni : Sezione A per le città fuori obiettivo 1, Sezione B per quelle comprese nei territori meridionali, Sezione C per il sottoprogramma relativo all'assistenza tecnica, valutazione e monitoraggio.

promozione dello sviluppo economico e occupazionale locale, la crescita e l'integrazione sociale delle fasce più deboli ed emarginate della popolazione residente nell'area d'intervento, concentrando le risorse finanziarie disponibili in aree ristrette, ben delimitate e su interventi aventi un carattere innovativo. Le strategie d'intervento e le modalità d'attuazione sono i caratteri innovativi di tale programma che colgono pienamente quelle che sono le indicazioni che vengono fuori dai dibattiti sulle problematiche delle città e del aree urbane. Un altro elemento innovativo è lo sforzo compiuto dalle Amministrazioni comunali che si sono trovate a dover cambiare il metodo di lavoro del passato, concentrato su azioni infrastrutturali e sull'uso della sola strumentazione urbanistica, ampliando il mix d'interventi e cercandone la giusta integrazione, e soprattutto coinvolgendo la popolazione e i diversi attori socio-economici presenti a livello locale.

- La valutazione sul programma Urban 1, porta l'attenzione al lavoro di rete compiuto dagli operatori pubblici, nella realizzazione di partnership con i soggetti operanti nella società civile, nella promozione di iniziative di confronto e di scambio con altre città impegnate. L'esperienza di Urban rappresenta l'occasione per una maturazione della prospettiva dell'approccio integrato alle problematiche urbane che, come dimostrano i casi migliori, quando non viene ridotta ad un banale montaggio di iniziative di carattere disparato ma si concretizza in integrazioni e sinergie reali tra ambiti di azione, risorse e soggetti di natura diversa, può produrre un reale incremento di efficacia delle politiche di riqualificazione. Naturalmente, nella messa in atto dei progetti Urban, vi

sono delle difficoltà riguardanti i ritardi rispetto ai tempi ed ai volumi di spesa previsti, ed anche il rischio di un parziale ridimensionamento delle ambizioni dei progetti originali.

L'opportunità data da Urban è servita, soprattutto nel contesto italiano, dove la capacità di adottare un modello organizzativo da politiche attive è stata sempre scarsa, per mettere alla prova metodi di intervento ed approcci innovativi e per contribuire a creare un terreno più favorevole dal punto di vista culturale, normativo e procedurale alle politiche di riqualificazione urbana integrata.

Nel dettaglio, i progetti di Urban I hanno interessato Genova sono : il Parco urbano pubblico di Valletta Rio San Pietro di Genova Cornigliano (interventi per migliorare dell'area); il Parco urbano del Monte Gazzo a Genova Sestri Ponente (interventi di riqualificazione, con particella fruibilità del parco e per il recupero ambientale dell'intera area); Villa Bickley (recupero dell'edificio storico che è stato trasformato in sede della biblioteca e del Job Ceni); la Biblioteca Guerrazzi (riorganizzazione, ampliamento e potenziamento dei servizi offerti), la Mobilità sostenibile (con utilizzo di autobus ibridi per la riduzione dell'inquinamento e con un programma ambientale).

Urban II è il secondo ciclo di interventi di riqualificazione urbana sostenuti dall'Unione Europea, iniziati nel 2000 e destinati a concludersi nel 2006.

Mentre Urban 1 era rivolto a città di grandi dimensioni (oltre 100 mila abitanti), Urban 2 è indirizzato anche alle città di medie dimensioni. Settanta quartieri europei beneficiano di questa iniziativa che prevede



circa 700 milioni di euro di finanziamenti comunitari, cui si aggiungono le quote a carico degli Stati selezionati e degli enti locali. All'Italia sono stati assegnati dal Fesr - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale - 114 milioni di euro. Dieci sono le città che ne beneficiano: Torino, Milano, Genova, Carrara, Pescara, Caserta, Taranto, Mola di Bari, Crotone e Misterbianco.

L'idea di base è quella di concentrare risorse su aree precisamente delimitate sostenendo progetti concepiti localmente, che affrontino in maniera integrata e innovativa le problematiche sociali, economiche e ambientali delle zone prescelte. Tre sono le aree d'intervento: riqualificazione materiale e ambientale, integrazione sociale, imprenditorialità e occupazione. Il primo asse di Urban II relativo alla città di Genova punta sul miglioramento della qualità della vita, attraverso la realizzazione di spazi pubblici gradevoli e sicuri e la valorizzazione del patrimonio storico, artistico e architettonico del centro storico. Al termine degli interventi del primo asse, la città ligure dovrebbe poter contare su:

- 1200 mq di spazi pubblici rinnovati;
- 6700 mc di edifici pubblici ripristinati.

Le piazze, nella parte vecchia della città, sono un elemento esiguo e prezioso. Riscoprirle e rinnovarle significa renderle un catalizzatore per un recupero diffuso, uno spazio per soddisfare quella vocazione spontanea di aggregazione e incontro tanto diffusa tra i residenti del centro storico. Tutto questo passa per un miglioramento dei loro requisiti igienico-funzionali, di sicurezza, di accessibilità, di qualità ambientale, nel rispetto delle tecnologie e dei materiali tradizionali. Una piazza che

torna a disposizione dei cittadini è un passo avanti verso il recupero, uno strumento per contrastare le attività illecite e valorizzare le attività economiche esistenti e l'insediamento di nuove attività sugli spazi recuperati. L'intervento principale riguarda Piazza Statuto una delle piazze storiche della città vecchia, snodo di primaria importanza nell'asse viario di Pré. Il programma di riqualificazione voluta da Urban 2 prevede la trasformazione dell'intera area, con l'eliminazione di tutte le sovrastrutture, disordinate e di scarso pregio, che negli anni hanno circondato il complesso storico del mercato. Il recupero di piazza dello Statuto garantirà una spinta alla riqualificazione dell'area di Pré e una migliore connessione con il Porti Antico e il waterfront. Le attività economiche collocate all'esterno del mercato verranno inserite all'interno del mercato stesso, secondo una logica di razionalizzazione degli spazi e di miglioramento degli standard strutturali e igienici. Una parte di queste attività sarà invece traslocata ai piani terra di via Pré, con lo scopo di ricostruire tessuto economico e sociale dell'area. Anche la struttura del mercato verrà restaurata e adeguata sul piano funzionale alle moderne esigenze commerciali. L'intervento infine ha risvolti positivi per l'appeal turistico dell'area, ricreando la prospettiva scenografica tra Palazzo Reale e il mare.

Genova è anche una città ricca di edifici storici di grande pregio eppure degradati e sottoutilizzati. Recuperarli significa arrestare il degrado, rafforzare la centralità della città storica e consolidare il ruolo turistico che Genova sta assumendo. Un palazzo godibile e finalmente recuperato migliora la qualità della vita di chi lo abita e dei palazzi che lo

circondano, e diventa motore e stimolo per nuovi interventi privati. L'intervento principale riguarda il Quartiere Calata. Il recupero della Darsena, obiettivo strategico nella riconquista del water-front genovese, è iniziato nel 1995 con l'insediamento nell'area della Facoltà di Economia dell'Università di Genova.

Negli anni seguenti, in occasione anche del vertice G8 del 2001, è stato demolito l'edificio Famagosta e sono stati realizzati il Cembalo, destinato a residenze e servizi, e la passeggiata di Calata Vignoso. Urban 2 e Genova 2004 porteranno il completamento dei lavori, grazie al recupero di alcuni edifici storici ancora degradati (Galata, Gaffa, Metellino e Tabarca) nei quali troverà posto il nuovo Museo del Mare, e alla contemporanea realizzazione di altre opere di risanamento.

L'area, interamente recuperata, sarà strettamente legata alla Commenda di Pré e a tutto il centro antico, grazie ai lavori di piazza Statuto, alla riqualificazione di via Granisci, alla nuova stazione della metropolitana della Darsena e ai posteggi realizzati a ponte Parodi. Il secondo asse di Urban II ha come obiettivo il miglioramento della situazione economica, della vivibilità e della sicurezza degli spazi pubblici, insieme al sostegno alle fasce sociali più deboli. Le azioni intraprese sono il potenziamento della sicurezza, la realizzazione di servizi per minori, anziani e immigrati, la creazione di nuovo lavoro attraverso il sostegno alle imprese che operano o che vogliono insediarsi nel centro storico. Il piano della sicurezza civile segue la strada, innovativa, del contrasto al degrado edilizio, in alcuni punti al limite di garanzia dell'incolumità pubblica, per la scarsa accessibilità, la carenza di pulizia e illuminazione, l'occupazione

abusiva di suolo pubblico, il degrado del tessuto commerciale che determina la chiusura dei negozi e l'abbandono dei piani terra. Il sostegno alle fasce sociali deboli passa per azioni che incentivino l'aggregazione sociale e offrano servizi al cittadino. In particolare, vanno favoriti gli interventi che prevengano l'emarginazione di minori, anziani e immigrati e contribuiscano all'orientamento e all'ingresso nel mondo del lavoro.

Il miglioramento della situazione economica e occupazionale parte dalla vocazione storica dell'area, che ha sempre avuto una struttura commerciale straordinaria per dimensioni e diversificazione merceologica, talmente viva da determinare in passato lo sfruttamento intensivo di tutti gli spazi disponibili o ricavabili piani su strada. L'asse incentiva l'insediamento di nuove attività economiche e il mantenimento di quelle esistenti, con particolare attenzione a quelle tipiche e antiche del centro storico, a quelle legate all'innovazione, a quelle rispondenti a esigenze di integrazione economica e culturale. Una parte cospicua delle risorse disponibili sono state destinate all'aggregazione sociale. In questo senso vanno gli interventi per realizzare centro socio-educativi, aree di sosta attrezzate con giochi per bambini, strutture ludiche e altre polivalenti, destinate a diverse categorie di attività, con orari e modalità di apertura differenziati per garantire una frequentazione continuativa nell'arco della giornata. Nell'ambito del progetto verranno attuate anche azioni innovative e sperimentali di supporto e assistenza a immigrati, extracomunitari, tossicodipendenti, senza fissa dimora. Altro aspetto significativo è quello rivolto alla qualità ambientale. Per la sua conformazione urbanistica di derivazione medievale, per l'alta densità di

abitanti e la presenza di funzioni pubbliche e private, il centro storico presenta da un lato una spiccata vocazione pedonale e dall'altro significativi problemi di igiene e di accessibilità. Il terzo asse interviene in quest'area, investendo sulla mobilità alternativa, per una migliore connessione tra la città vecchia e gli altri quartieri, e progettando una nuova gestione dei rifiuti. Per quanto riguarda la viabilità e la fruibilità pedonale delle vie del centro, gli interventi mirano a superare il degrado e la criticità di alcune percorrenze, facilitando l'accessibilità pedonale da parte di turisti e residenti e limitando il transito delle automobili. L'intervento principale in questo campo è la riattivazione dell'ascensore di Montegalletto. Per quanto riguarda la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, sono stati finanziati interventi sperimentali e innovativi per ottimizzare la raccolta differenziata e limitare odori e liquami, per contrastare l'infestazione dei roditori.

Il programma europeo ha contribuito in maniera decisiva al rilancio della città. Da marzo 2001 a oggi sono stati portati a termine 24 sui 28 attualmente in programma, per una spesa di circa 20 milioni di euro. A giugno 2004 Genova si è aggiudicata un ulteriore nell'ambito della cosiddetta "vantazione di metà periodo", di 450.000 euro (3/4 fondi comunitari e 1/4 fondi statali), investiti nella riqualificazione, già in atto, del centro storico. Urban II si pone in sinergia con gli obiettivi e gli interventi previsti per Genova Capitale Europea della Cultura. Urban II risponde agli obiettivi strategici che Genova si è posta per il 2004, in una logica di rispetto e coerenza con le strategie di tutte le iniziative in atto sul territorio. Grazie a Urban II si è portato a termine la vera e propria

connessione fisica e funzionale tra il Centro Storico e il Porto Antico, obiettivo urbanistico prioritario che ha visto prima la trasformazione urbana dell'area Expo e la riqualificazione di tutte le aree comprese fra il Molo Vecchio e le Stazioni Marittime.

### **Genova 2004 Capitale Europe della Cultura.**

Il 28 maggio 1998 la città di Genova, è stata designata Capitale Europea della Cultura per l'anno 2004. Uno dei concetti chiave di Genova 2004, Capitale Europea della Cultura consiste nel far sì che il ruolo di Capitale Europea della Cultura attribuito a Genova per un determinato anno non porti a concentrare ed esaurire gli effetti benefici sulla città nell'anno in questione, ma bensì a lavorare per garantire che tali effetti durino ben oltre il 2004. Sviluppare questo concetto significa, in primo luogo, porre grande attenzione agli interventi strutturali, sia a quelli diretti sulle strutture culturali, sia a quelli che ne permettono una valorizzazione. In questa prospettiva, nel maggio 2001 è stato stipulato un "Protocollo d'Intesa" tra il Comune di Genova e il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, dove sono stati individuati alcuni interventi ritenuti prioritari. La strategia complessiva di questo programma di interventi, il cui importo complessivo ammonta a circa 200 milioni di euro, si basa sul potenziamento dell'offerta culturale attraverso il miglioramento del sistema museale e del patrimonio architettonico e sull'innalzamento della qualità dell'ambiente urbano attraverso il miglioramento della fruizione della città in tutte le sue componenti.

La tematica intorno alla quale si muovono tutti gli eventi organizzati in occasione di “Genova 2004” è quella del viaggio, fenomeno di portata universale e al tempo stesso intimamente legato alle stesse radici della città: tale argomento, da realizzarsi secondo un duplice significato, fisico e metaforico, sembra infatti riassumere in modo efficace l'anima della città, che si pensa di rivalorizzare secondo tre grandi filoni di approfondimento, e cioè il mare, la contemporaneità e l'arte. Il “mare” induce infatti a rivalorizzare la cultura legata alla navigazione, con le grandi testimonianze offerte dal nuovo “Museo del mare e della navigazione” in corso di realizzazione presso la Darsena e che sarà collegato, in termini di gestione, ad altre strutture affini e collaterali quali il Museo navale di Pegli, la Commenda e il Museo etnografico ospitato nel Castello D'Albertis. In secondo luogo, poiché la contemporaneità assume a Genova moltissime espressioni, dall'architettura ai processi di socializzazione, dall'associazionismo alla comunicazione di massa, nel novembre 2002 sarà organizzato proprio nel capoluogo ligure un Convegno mondiale delle

“città educative” allo scopo di valorizzare tali aspetti, anche attraverso la realizzazione di un Centro di produzione teatrale e cinematografica. Il terzo filone sviluppato nel corso del 2004 sarà il “viaggio” attraverso la storia del patrimonio artistico, risultante di un passato assai importante e tale da segnare la storia dell'Europa e del Mediterraneo, come testimoniano gli splendori della Via Aurea (con i palazzi Rosso, Bianco, Tursi e Cambiaso, tanto per citarne alcuni), del Palazzo Ducale (dove verrà ospitata una grande mostra sulla magnificenza genovese della prima

metà del Seicento dedicata a Rubens), della stessa Via Balbi (dove tra gli altri palazzi d'epoca sorge l'imponente struttura museale di Palazzo Reale) e del Palazzo Spinola (sede della Galleria nazionale della Liguria). Del resto Genova dispone di oltre venti musei, che verranno riconfigurati nella forma di poli mussali (attraverso il raggruppamento di collezioni assimilabili per tipologia) e che dovrebbero fungere da elementi trainanti di un turismo culturale inserito in un contesto urbano assai ampio, capace di coinvolgere sia Pegli ad occidente, sia Nervi, dove sono in corso i lavori di restauro della Villa Saluzzo-Serra, con il riallestimento delle collezioni della Galleria d'arte moderna e della Collezione Mitchell Wolfson, allo scopo di coniugare le valenze ambientali dei parchi offerti dalle adiacenti Ville Gropallo e Grimaldi con le potenzialità delle collezioni artistiche. In questi ultimi tempi, gli interventi di ristrutturazione e di riallestimento già realizzati hanno riguardato il Museo d'arte orientale "E. Chiossone", il Museo di archeologia ligure (che ha consentito tra l'altro l'apertura al pubblico di due nuovi spazi espositivi, la sala egizia e la sala romana), il Museo del Risorgimento (con l'apertura di una sala dedicata all'inno di Mameli e ai cimeli mameliani), il Museo Navale e il Padiglione del Mare (dove è stata allestita la "Sala Colombiana").

### ***Gli interventi***

#### *Riqualficazione di Piazza Statuto*

Il programma di trasformazione di Piazza dello Statuto prevede la riqualficazione dell'intero spazio pubblico, con l'eliminazione delle sovrastrutture incongrue di carattere commerciale che nel tempo hanno



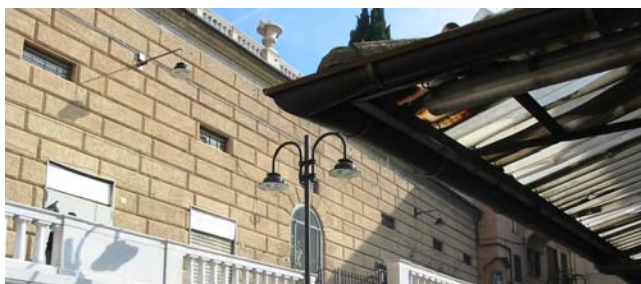
occupato pressoché totalmente e disordinatamente gli spazi monumentali attorno alla struttura storica del mercato. La valorizzazione ambientale dell'area e il miglioramento della fruizione pubblica della stessa costituiscono le finalità generali dell'intervento per il riscatto di un sito che ha subito negli ultimi anni un forte processo di degrado connesso alle problematiche di recupero di tutta l'area di Prè. L'intervento è volto a favorire la realizzazione di un vera e propria connessione spaziale e funzionale tra l'antico quartiere cittadino di Prè e il fronte mare della Darsena, recentemente "riconquistata" ad usi urbani, sfruttando appieno le potenzialità del sito posto in prosecuzione scenografica tra i giardini del Palazzo Reale e il mare. Il progetto di riqualificazione di Via Gramsci, in corso di realizzazione, prevede infatti che l'attraversamento della strada in prossimità di piazza dello Statuto, avvenga mediante una passatoia pedonale a raso molto caratterizzata, in materiale lapideo, proprio per ristabilire visivamente e concretamente il collegamento tra la città e il mare, collegamento un tempo rappresentato dal Ponte Reale. Nell'ambito degli interventi in preparazione del vertice G8, è stata realizzata una prima parte di lavori, che ha comportato, in particolare, l'eliminazione delle sovrastrutture incongrue sulla via Prè e il restauro monumentale di parte della balaustra marmorea in fregio alla strada stessa. Il primo lotto del progetto finanziato con Urban II riguarda il completamento del restauro della balaustra marmorea e la sistemazione della scalinata di collegamento tra Via Prè e Piazza dello Statuto, con la demolizione di alcuni volumi superfetativi posti alla quota di Via Prè e costruiti in epoca recente a ridosso della balaustra stessa, nonché la

sistemazione dell'area sottostante con pavimentazione in lastre e masselli di pietra arenaria e l'installazione di elementi di arredo. Verranno inoltre rimosse le celle frigorifero a servizio delle attività commerciali, sistemate impropriamente a ridosso della scalinata monumentale, e ricollocate in diretta adiacenza delle attività stesse. L'obiettivo è quello di migliorare in generale le condizioni ambientali dell'area mercatale, in oggi fortemente compromessa dalla presenza delle sovrastrutture di vendita inadeguate sia sul piano funzionale che igienico, e la conseguente razionalizzazione delle attività commerciali presenti nell'area stessa. In un secondo lotto di interventi, tali attività verranno sistemate all'interno della struttura storica del mercato, opportunamente adeguata sul piano funzionale e architettonico, ovvero insediate nei locali opportunamente ricavati ai piani terra degli edifici di proprietà comunale in corso di recupero nell'area di Prè. Il presente progetto rientra nel più ampio programma di riqualificazione del quartiere di Prè, che comporta la ristrutturazione di edifici comunali per fini residenziali ed il reinserimento di attività commerciali e artigianali ai piani terreni, al fine di ricostituire il tessuto socio-economico della zona. Nel contesto di questo processo si colloca la riqualificazione funzionale del mercato rionale di Piazza Statuto. L'intervento interagisce inoltre con il Programma di Riqualificazione Urbana della Darsena comunale, con il progetto di riqualificazione della via Gramsci, con la nuova apertura della stazione della metropolitana e con l'intero programma di riqualificazione del waterfront per il recupero del porto storico e la sua riconnessione alla città antica. Superamento del degrado fisico e ambientale – miglioramento delle condizioni igieniche.

Dal punto di vista del degrado fisico e ambientale l'obiettivo è quello del miglioramento generale delle condizioni ambientali dell'area mercatale, in oggi fortemente compromessa dalla presenza di sovrastrutture di vendita inadeguate sia sul piano funzionale che igienico, in modo da reintegrare il mercato rionale nel circuito commerciale del quartiere e della città. Sul piano ambientale l'intervento si caratterizza per il miglioramento dell'area posta ai piedi del giardino monumentale di Palazzo Reale, con il quale ripropone la storica connessione estetica e funzionale. La eliminazione delle postazioni di vendita "precarie" esterne all'edificio storico, la razionalizzazione e l'adeguamento normativo e tecnologico delle postazioni interne allo stesso ed il trasferimento nei vicini locali comunali appositamente attrezzati rappresentano le azioni strategiche volte al consolidamento e al riscatto della struttura commerciale del mercato rionale e dell'intera area di Prè all'intorno, la cui vocazione commerciale è storicamente nota.



*Piazza dello Statuto: demolizione di tettoie a copertura di banchi vendita e di volume sovrastante (10 aprile 2003)*



*Piazza dello Statuto a intervento concluso (4 novembre 2003)*



*Il mercato di Piazza dello Statuto (4 novembre 2003)*

### *Recupero di Piazzetta Ragazzi e di Piazza dell'Amor Perfetto*

L' intervento su Piazzetta Ragazzi è volto al recupero di un piccolo spazio oggi in totale stato di abbandono all'interno del tessuto storico compreso tra l'area di San Lorenzo e Campetto. L'intervento consente di rendere fruibile al pubblico lo spazio inutilizzato, dotandolo di servizi, quali un campo da bocce, verande coperte e locale con servizio igienico. L'area sarà gestita da un'associazione già sul territorio, che avrà il compito di regolare l'utilizzo delle strutture, l'accessibilità e la pulizia dell'area e delle attrezzature realizzate. Il recupero di Piazza dell' Amor Perfetto riguarda una piccola piazzetta posta in prossimità del nodo di

Banchi, solo oggi in parte rivitalizzata a seguito dell'insediamento di una attività di ristorazione, nell'ambito degli interventi a sostegno delle piccole imprese del centro storico, e del rifacimento della pavimentazione attuato con fondi regionali. nell'ambito del Programma Organico di Intervento delle Vigne.

Il progetto finanziato con Urban prevede l'installazione di una attrezzatura di arredo nella piazza al fine di favorirne l'utilizzo, in particolare quale punto di aggregazione e svago per gli anziani della zona. Gli interventi rientrano in un'operazione coerente con i programmi già in atto nel contesto, in quanto contribuisce a meglio definire e riqualificare un'ulteriore parte di spazio pubblico in oggi fortemente degradato e sottoutilizzato. Gli interventi comporteranno il miglioramento delle condizioni igieniche e ambientali della zona, favorendo l'utilizzo da parte della popolazione insediata di spazi di servizio oggi mancanti.

*Recupero di Galleria Garibaldi e Piazza Scuole Pie.*

Il primo intervento interessa il recupero funzionale ed estetico della galleria pedonale Garibaldi che collega piazza della Meridiana alla stazione di partenza degli ascensori che salgono alla Spianata Castelletto, zona residenziale ed importante punto panoramico sul Centro Storico, alla quota della Circonvallazione a Monte. L'intervento prevede il completo rinnovo dell'impianto di illuminazione, il rifacimento della pavimentazione e il ripristino degli intonaci delle pareti e del soffitto voltato e assume particolare significato sul piano del miglioramento della qualità ambientale degli spazi pedonali. L'intervento, seppur limitato in termini economici, integra e completa il più esteso intervento di

riqualificazione della zona di Garibaldi e Cairoli, asse culturale pedonalizzato e ripavimentato in occasione dell'evento "Genova 2004", e consente di migliorare, qualificandone la percorrenza, il collegamento tra centro storico e zone a monte della città antica, con evidenti ricadute sul tessuto commerciale storico.

Il progetto su Piazza Scuole Pie si tratta di un piccolo ma significativo intervento di manutenzione sulla pavimentazione della piazza con verifica dello stato delle canalizzazioni e delle utenze in sottosuolo al fine di valutare la necessità di interventi migliorativi degli impianti. L'intervento completa il recupero di un'area nella quale sono in corso importanti opere di riqualificazione degli edifici monumentali, in particolare sull'Oratorio delle Scuole Pie, all'interno del quale è in corso l'insediamento del laboratorio di archeologia urbana, e sui palazzi storici (palazzo Cicala e palazzo Raggio) appartenenti al sistema dei Rolli, dei quali sono in corso i restauri delle facciate.

Gli interventi si pongono all'interno del programma di riqualificazione degli spazi pubblici del centro storico in sinergia con i progetti di miglioramento ambientale in corso di realizzazione nella zona:

- la Galleria Garibaldi, in prossimità di via Garibaldi, si integra con il programma di valorizzazione della strada e dell'area culturale più importante della città, polo museale storico e punto di eccellenza del programma "Genova 2004: Capitale Europea della Cultura", favorendo i collegamenti tra la città ottocentesca e il centro storico. Essa è inoltre compresa nell'ambito del CIV della Maddalena - Cairoli (Centro

Integrato di Via) il cui programma è stato promosso dal consorzio dei commercianti della zona e approvato dal Comune di Genova.

- la Piazza Scuole Pie, tra la zona di San Lorenzo e piazza Banchi, completa il programma di riqualificazione della zona costituito dalla recente pedonalizzazione della via San Lorenzo, completamente rinnovata anche in termini di restauro di facciate su essa prospettanti, e a cui hanno fatto seguito rilevanti interventi di valorizzazione di alcuni palazzi storici più significativi compresi nel sistema detto “dei Rolli”.

Si tratta di un'operazione coerente con i programmi già in atto nel contesto, in quanto contribuisce a meglio definire e riqualificare porzioni di spazio pubblico in oggi fortemente degradate e sottoutilizzate. Gli interventi comporteranno il miglioramento delle condizioni igieniche e ambientali della zona, favorendo l'utilizzo da parte della popolazione insediata e di quella proveniente da fuori quartiere di spazi e collegamenti la cui frequentazione è oggi assai ridotta a causa del cattivo stato di manutenzione.

*Recupero di Salita dell'Oro*



Il progetto rientra tra gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici con il ripristino delle antiche pavimentazioni al fine di salvaguardare le caratteristiche storiche in relazione ai materiali e alle tecniche tradizionali.



Salita dell'Oro, veduta da Via Lomellini, a sinistra, e da Via Cairoli, a destra  
(prima dell'avvio dell'intervento, 10 gennaio 2004)

### *Riqualificazione di Vico del Campo*

Il progetto rientra tra gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici con il ripristino delle antiche pavimentazioni al fine di salvaguardare le caratteristiche storiche in relazione ai materiali e alle tecniche tradizionali.





*Vico del Campo (prima dell'avvio dell'intervento, 10 gennaio 2004)*

*Intervento di restauro e consolidamento del Pozzo di Giano sito in Piazza Sarzano*

Si tratta del restauro della fontana a tempietto denominata “Pozzo di Giano” collocata in prossimità del complesso museale di S. Agostino nella piazza Sarzano, la più grande e sopraelevata piazza della città antica. L'opera, realizzata intorno alla metà del XVII secolo, dà senso e proporzioni a questo spazio di forma insolitamente allungata, costeggiata ai due fianchi dai grandiosi volumi di chiese e conventi, oggi trasformati in luoghi pubblici per attività culturali.

L'intervento ha comportato oltre al restauro della statua del Dio Giano bifronte posta in sommità della cupola e del colonnato del tempietto, anche il consolidamento delle strutture, compromesse dalla presenza di gravi fessurazioni. Oltre a preservare l'opera da un progressivo peggioramento delle condizioni statiche, che avrebbero potuto anche determinare un pericolo per la pubblica sicurezza, l'intervento contribuisce alla riqualificazione del sito storico circostante e consolida il permanere di un elemento architettonico caratteristico e simbolico, bene impresso nella memoria collettiva. Secondo una leggenda infatti, Genova sarebbe stata fondata in età “biblica”, poi rifondata da un compagno di Enea fuggito da Troia, e da Giano, la divinità romana dai due volti. Da qui “Ianua”, porta tra l'oltremare e l'oltremonte.

Trattandosi del restauro di un manufatto di interesse storico artistico, l'intervento è attuato nell'ottica di tale criterio, consentendo di consolidare una presenza di arredo urbano di pregio nell'ambito del patrimonio collettivo della città, e di contribuire al superamento del degrado.



*Pozzo di Giano, intervento concluso (13 maggio 2003)*

## **BARCELLONA**

Il fenomeno dei cambiamenti, metropolizzazione e modernizzazione, inizia a Barcellona nei primi del Novecento, in particolare dopo l'Esposizione Internazionale del 1929 ed ha avuto il periodo di massima esplosione tra il 1950 e il 1975. Tuttavia soltanto dal 1979, con la riconquista della democrazia e la semi-autonomia politica rispetto al governo centrale di Madrid, la città ha iniziato a programmare un nuovo assetto urbano.

Negli anni '80 la città recupera il suo paesaggio urbano mediante prima piccoli interventi a scala ridotta e successivamente con interventi coordinati da piani speciali, i PERI (Plans Especials de Reforma Interior) che riescono a migliorare il carattere pubblico della città creando nuove piazze, parchi pubblici e nuovi centri civici. All'interno del piano di "riabilitazione" lo stesso Bohigas sostiene che in un centro urbano cresciuto su se stesso durante molti secoli<sup>71</sup> parecchi edifici degradati e di scarso valore siano ormai irrecuperabili sotto ogni aspetto, e che la loro demolizione serva alla valorizzazione e, quindi alla salvaguardia delle restanti parti recuperate di maggior pregio. "La salvaguardia del patrimonio dipende anche dalla capacità di sostituire, e che spesso da questa parziale sostituzione dipende la conservazione di tratti morfologici e sociali più importanti"<sup>72</sup>.

---

<sup>71</sup> L'ampliamento della città di Barcellona avviene in seguito alle demolizioni dei bastioni difensivi nella seconda metà del XIX secolo.

<sup>72</sup> O. Bohigas, *Ricostruire Barcellona*, Etaslibri, Milano 1992.



*Fotopiano della città*

Il progetto denominato “Dal Liceu al Seminari” di Lluís Clotet e Oscar Tusquets, interviene nel tessuto edilizio del quartiere del Raval, tra il Teatro Lirico del Liceo ed il convento di Sant’Agostino, sino al Seminario e all’antica Casa della Carità, al limite dell’Eixample, ridisegnando una parte importante, mediante il diradamento e l’introduzione di spazi aperti e attrezzati a servizio di nuove funzioni pubbliche. Dal 1980 al 1983 la città si dota di spazi pubblici, fino ad allora assenti in una città della suo rango, attrezzando circa 30 ettari di aree verdi: tra i più significativi interventi c’è quello del Parc de Espània Industrial, realizzato da Luis Peña, che si propone come esempio di recupero di un’area industriale dimessa e quello dell’Antigo Matadero. Durante la metà degli anni ’80 si dà avvio al Plan Integral de la Ciutat Vella avviando il recupero del centro storico con la sua fitta trama irregolare divisa dalle Ramblas e chiusa dal disegno poligonale delle Rondas, tracciato sul perimetro delle mura medievali demolite nell’Ottocento. Processo di recupero e modernizzazione della struttura urbana che viene poi rafforzato dalla candidatura alle Olimpiadi del 1992 con una serie di progetti coordinati da Oriol Bohigas, David Mackay, Josep Martorell e Albert Piugdomenech che intervengono su vaste aree come Montjuïc, la Diagonal, la Val d’Hebron e la Nuova Icaria. Questi

interventi ridefiniscono i limiti della città verso la collina e verso il mare: il fronte marittimo, il rapporto della città con la montagna e le nuove centralità di Plaça de les Glories Catalanes. Le Olimpiadi sarebbero state un modo di legare urbanisticamente la nuova Barcellona a quella del 1888 anno dell'Esposizione Universale presso la Ciutadela e a quella del 1929 presso il Montjuic, aprendo nuovi scenari verso Poblenou ed il mare. I Giochi Olimpici furono un'operazione per portare avanti il programma di "ricostruzione" già in atto, ma cambiando di scala l'azione urbanistica, dalla sistemazione di piazze, strade e parchi alle progettazioni di ampio respiro con nuove localizzazioni di infrastrutture per creare nuovi spazi urbani.



Pianta e vista del quartiere Barceloneta

Tale operazione diede l'opportunità di una completa risistemazione delle spiagge, con lo smaltimento delle rovine industriali e portuarie. Da Barceloneta si vede il nuovo volto della spiaggia con le torri del Mapfre e dell'Hotel Arts, il Maremagnum, esempio di sviluppo di spazio pubblico, Port Vell diviene sede di ristoranti e cinema, le Ramble continuano nella Rambla del Mar<sup>73</sup>.

---

<sup>73</sup> Verso la politica del waterfront applicata a Barcellona, fortemente critico è A. Font, *La reforma del Port Vell de Barcelona. La explotación parassitaria de la centralidad urbana*, in *Urbanismo*, 1994, 27, pp. 32-37: "Se ha transformado el



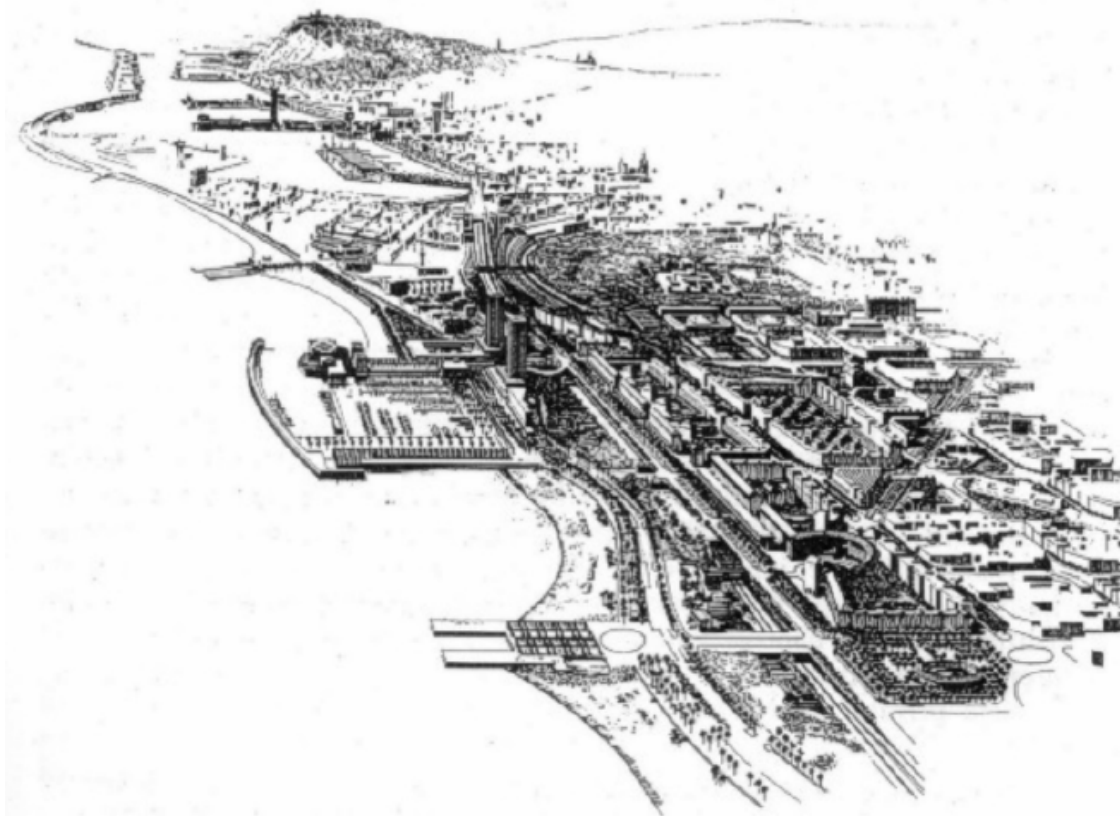
*Rambla del Mar*

Un elemento che maggiormente ha colpito il pubblico a livello internazionale, attraendo anche dopo le Olimpiadi nuovi visitatori, è stata la politica di arte pubblica posta in atto dalla Municipalità. La città è diventata un moderno mecenate favorendo la diffusione negli spazi pubblici, parchi e strade, di un cosmopolitismo di stili non riconducibili ad una tradizione locale. Il programma di arte cittadina non fu rivolto alla riscoperta di memorie storiche, ma alla scoperta prevalente di artisti nordamericani (Lichtenstein, Gerhy) legati all'astrazione e al non figurativo, all'avanguardia piuttosto che al realismo, persino all'arte-giocattolo (si pensi alla scultura di Paul Ghery sul litorale) rispetto al monumento civile. La funzione svolta dall'arte nella città è stata quella di valorizzare lo spazio pubblico mostrando nel contempo un'immagine internazionale di città attraversata dalla postmodernità. Forster, Calatrava, Meier e decine di architetti di tutto il mondo contribuirono a

---

espacio más emblemático de la ciudad en un banal parque de ocio metropolitano”.

definire il paesaggio dei giochi e l'attuale immagine di Barcellona, creando le modalità di gestione di un rinnovamento urbanistico considerato da molti come un modello esemplare<sup>74</sup>



*La Vila Olímpica: prospettiva*

Nel periodo tra il 1995 ed il 1999 a Barcellona vengono realizzati opere nell'ambito del rinnovo urbano e della cultura, come la ristrutturazione

---

<sup>74</sup> T. Marshall, *Urban Planning and Governance: Is there a Barcelona Model?*, in "International Planning Studies", 2000, n. 3; M. Balibrea, *Urbanism, culture and the post-industrial city: challenging the 'Barcelona model'*, in "Journal of Spanish Cultural Studies", 2001, n. 2; F. Indovina, *Le trasformazioni metropolitane. Alcune riflessioni a partire dal caso catalano*, in Id. (ed.), *Barcellona. Un nuovo ordine territoriale*, Milano, Angeli, 1999; R. Campanella, *Barcellona città-laboratorio. Una praxis per il progetto della città contemporanea*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2002.



del Palau National, sede del Museo dell'Arte Catalana, ad opera di Gae Aulenti con Enrique Steegam, il Centro di Cultura Contemporanea, il Museo d'Arte Contemporanea di Richard Meier, il Teatro Nazionale di Catalogna di Ricard Bofil

Il 23 aprile 2004 la città ha festeggiato il venticinquesimo anniversario della riconquistata autonomia politica ospitando per sei mesi la manifestazione internazionale del Forum Universale delle Culture, che ha avuto come protagonisti i gruppi e le comunità che in ogni parte del mondo condividono la necessità di facilitare il dialogo tra i popoli, le loro culture e le loro civiltà. La città catalano, su mandato dell'UNESCO, ha organizzato una serie di incontri dedicati alla pace, alla cultura, alla sostenibilità urbana, incentrati sui tre grandi temi della "Cultura e la sostenibilità urbana", della "Cultura e la diversità", della "Cultura e la pace", facendo proprio lo slogan "del desenvolupament a la ciutat de qualitat".

Come era già successo nel 1992 con i giochi olimpici, Barcellona coglie l'occasione di un evento straordinario per realizzare l'importante obiettivo della promozione della città a città di cultura, a luogo di incontro ricercando nelle risorse territoriali e culturali la strategia per progettare e costruire il suo futuro. L'operazione del Forum è soprattutto una altra possibilità di acquisire fondi straordinari per il completamento di tutti quegli interventi urbani che erano in nuce e soprattutto avere visibilità per la città più dinamica del Mediterraneo., Nella complessa operazione di trasformazione e gestione della città la cosa che colpisce di più non è la capacità organizzativa che nasce da una sinergia tra gestione pubblica e iniziativa privata, quanto il valore attribuito all'urbanistica, dall'amministrazione locale, dai tecnici e dai cittadini come strumento per migliorare e riqualificare la città ed il territorio<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> C.G. Severini, *Città d'Europa*, Rubettino editore, Soveria Mannelli 2004.



**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea



*Immagini recenti della città*

Una nuova urbanistica catalana che con la pianificazione riesce a controllare lo sviluppo della città, e con le aree-progetto allegate ai piani, crea soluzioni formali significative, costruendo degli spazi per la relazione e lo scambio che garantiscono determinati rapporti spaziali con il tessuto urbano consolidato da una forte carattere storico. Il Forum Barcellona 2004 si è svolto all'interno di una rete di strutture culturali già presenti in città, ma soprattutto in un nuovo spazio urbano, lungo il fiume Bèsos e la fascia costiera, che ha ospitato le manifestazioni più significative oltre al Festival Mondiale delle Arti e le mostre culturali a tema. L'area Forum localizzata alla confluenza della Diagonal con la foce del fiume Besòs, è stata localizzata in una zona considerata di risulta per il centro cittadino, un luogo in cui raccogliere non solo i rifiuti ma tutti quei servizi e quelle attività scomode per una città turistica e culturale. Il lavoro attento di pianificazione dell'area e delle zone limitrofe, ha preso spunto dall'evento Forum, per recuperare una zona "emarginata" rispetto alle altre zone della città, popolata da costruzioni di bassa valenza architettonica e caratterizzata dalla presenza di depuratori, inceneritori ed altri servizi ad alto tasso d'inquinamento. Questo nuovo spazio è stato progettato come un insediamento ad alto livello di qualità urbana, ai margini della realizzazione del nuovo Fronte Marittimo di Barcellona, ed è destinato a diventare un eco-parco con sei ettari di aree verdi, e grazie ai criteri di ecologia urbana alla base della sua progettazione assumerà il valore di area sperimentale, costituendo un esempio concreto di intervento di sostenibilità urbana per indurre al rinnovo sostenibile dell'intera città.

**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea



*Area del Forum Barcellona 2004*



*Area del Forum Barcellona 2004*

La rivitalizzazione dell'area della foce del Besòs sarà completata dal campus universitario, dallo Zoo marino, da un nuovo porticciolo e da svariati negozi ed uffici, che saranno il motore economico della città nonché una delle maggiori zone di pubblico godimento. Considerando l'intervento Forum dal punto di vista urbanistico-architettonico ci troviamo di fronte ad una soluzione spaziale

davvera grandiosa: la conclusione della Diagonal su una superficie talmente vasta da essere seconda soltanto a Piazza Tienanmen a Pechino, le imponenti architetture dell'Auditorium realizzato da Herzog & de Meuron il Centro Congressi Internazionale di Barcellona, il più grande del Sud Europa, realizzato Josep Lluís Manero costituiscono il punto nevralgico di tutta l'intero complesso, l'accesso a tali strutture avviene attraverso un'immensa spianata che funge da piazza concepita per ospitare eventi (fiere, mostre, concerti, etc.) ed è collegata alla marina mediante rampe e scalinate che scendono verso il mare come prolungamento dell'Avenida Diagonal.

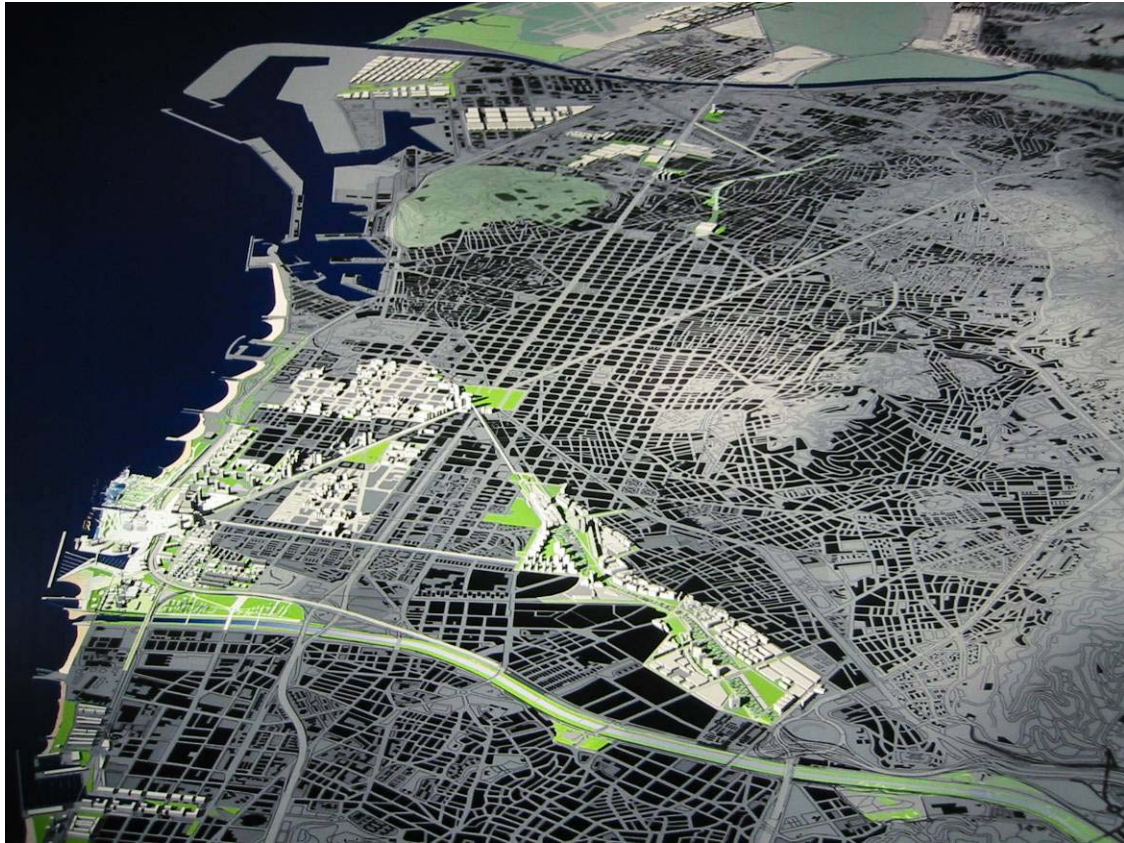
L'imponente Auditorium di forma triangolare blu, leggermente inclinato verso il mare e dalla "pelle" irregolare, è collocato alla fine dell'Avenida Diagonal, non in modo casuale: l'intento era

**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea



*Auditorium*





quello di costruire l'edificio più significativo all'incrocio fra un importante asse storico-urbano della città ed il nuovo skyline della costa mediterranea.

Il nodo scaturente era appunto la grande spianata che attraversa tutto il Ronda Litoral, dominata da un'architettura che al contempo genera ed articola lo spazio pubblico. Si tratta di una costruzione davvero singolare a cui sin da principio è stata legata l'immagine della Barcellona del nuovo millennio, frutto di un team di architetti svizzeri, Herzog & de Meuron, già autori di interventi significati come il rifacimento della Galleria Tate di Londra.

Nonostante l'area sia ancora un cantiere aperto con lavori di ultimazione ancora in corso si può affermare che l'obiettivo di riqualificare il fronte a mare di questo nuovo polo urbano con la realizzazione di spazi ed architetture funzionali e il recupero di una larga fascia di spiaggia e di spazi ad uso della collettività ha avuto successo. Nell'ambito della

“rigenerazione urbana” sono da segnalare anche i progetti del Mercato di Santa Caterina, del quartiere La Mina e Poble Nou Distretto 22@.

La ricostruzione del Mercato di Santa Caterina nel Casco Antigo all'interno di una delle aree più socialmente compromesse del Barrio Gotico, riguarda il recupero di un immobile di significative dimensioni e in avanzato abbandono come occasione di trasformazione e rigenerazione di un tessuto storico urbano. L'occasione progettuale sull'oggetto ha trasformato in una esperienza di trasformazione, attraverso un ampio progetto urbano e una attenta rilettura del senso e del significato della tradizione dei mercati nella città, ma anche sulla forma e i materiali delle figure urbane e della storia dell'architettura catalana recente.



*Nuovo mercato di Santa Caterina*

Altro esempio significativo è quello di riqualificazione del quartiere popolare “La Mina” con interventi rivolti all'urbanizzazione delle strade e degli spazi pubblici, al recupero degli abitati con persone in stato di difficoltà economico-sociali, al trasferimento delle attività industriali oggi presenti. Nei pressi del quartiere verrà anche localizzato un ampio sistema di residenze che si integrino con il tessuto sociale della zona alla

fine della Diagonal. L'intervento nasce come un ampio progetto urbano di riequilibrio tra la presenza dell'Università e parti di città da rigenerare.

L'intervento di riqualificazione del quartiere Poble Nou Distretto 22@ rientra all'interno del programma di riqualificazione delle zone marginali e riveste un aspetto importante per differenti tematiche. Poble Nou fino alle Olimpiadi è stato uno dei quartieri più popolari di Barcellona, la sua rinascita inizia dal 1992 con l'inserimento negli ex stabilimenti artigianali e industriali di studi, uffici e anche residenze. Il personaggio di Pepe Carvalho è raccontato da Vasquez Montalban proprio tra i luoghi e le vie di Poble Nou per connotare l'essenza della "barcelloñesità". Da qualche anno la Municipalità si è fatta promotrice di un programma d'interventi significativi, che nel piano di riordino e rigenerazione urbana, prevedono l'inserimento di nuove funzioni industriali "pulite" e perciò il marchio 22@, solo attività in rete, informatiche e simili. Anche in questo caso i progetti sono garantiti da grandi firme dell'architettura, gli interventi puntuali più importanti sono di Jean Nouvel e Dominique Perrault.

In tutte le esperienze citate, e come già accennato, lo strumento del progetto urbano è il protagonista della riuscita di queste operazioni di rigenerazione, ridefinizione di nuovi luoghi e nuove centralità, la sua formula "alla spagnola" ossia in modi sperimentali e strategici è l'elemento che tiene insieme idea, strategia, investimento, singoli interventi e ragionamenti a scala urbana.

L'intervento dei quartieri lungo la fine della Diagonal, attraverso il Forum, è parte di un programma e di una strategia a scala urbana che tendono a completare la restituzione della città al mare ed ad eliminare sacche di marginalità sociale, concentrata in questi luoghi. Inoltre la città di Barcellona tende sempre più, nel ridefinire una sua fisionomia di capitale culturale e turistica, nonché dell'architettura e dell'urbanistica avanzate, a configurarsi come il luogo più vivace e originale del Mediterraneo.



## Spazi del commercio e nuove progettualità

### TANGERI

#### *Porta tra due mondi*

"De tous les pays qui ont survécu aux convulsions dont la surface du globe a été agitée, Tanger à l'embouchure occidentale du Détroit, était cette même ville qui par sa position, son climat et ses jardins avait les charmes de l'illusion. C'est la ville la plus fameuse de la Mauritanie"<sup>76</sup>. Il fascino dell'illusione è il sentimento che ancora oggi colpisce chi visita la città di Tangeri. Luogo a lungo conteso per la sua posizione strategica all'ingresso sullo Stretto di Gibilterra.

Nelle leggende greche è Ercole la figura mitologica che ha creato lo stretto che porta il nome di Gibilterra. È lui che ha separato il continente europeo ed il continente africano con un colpo di sciabola, o con una spallata, ed avrebbe eretto le celebri colonne (colline sulle due rive). Si dice che ha anche fatto un'apertura nelle grotte che prendono il suo nome a Capo Spartel, alla fine della baia, all'est di Tangeri, per osservare il mare ed ammirare la sua opera.

Dopo la fondazione nel IV secolo a.C., Cartaginesi, Romani, Fenici, Musulmani, Spagnoli, Portoghesi ed Inglesi si sono contesi questo luogo magico. Nessun città d' Oriente è tanto cara agli artisti europei e americani: pittori, musicisti e scrittori si sono fatti incantare dalla luce, dalle architetture, dagli abitanti della medina che sono stati la fonte della loro ispirazione<sup>77</sup>. Posta all'estremità occidentale dello Stretto di Gibilterra, Tangeri è quasi una città atlantica, anche se la sua storia, è legata strettamente alle sorti del Mediterraneo, mare al quale deve la sua nascita, la sua ricchezza e il suo fascino.

---

<sup>76</sup> Louis Chénier le poète, scritto del 1787.

<sup>77</sup> Delacroix, Saint-Saens, Pierre Loti, Patisse, Van Dongen, Tennessee Williams, Paul Morand, Jean Genet, Joseph Kessel, William Burroughs e Paul Bowles hanno vissuto a Tangeri. Gaudi ha realizzato dei disegni per la realizzazione di una cattedrale nella città antica.

**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea



*Vista della città dal mare*

Tangeri visse delle epoche rilevanti sotto le dinastie almoravides, almohades e mérinides ma nessuno monumento, nell'attuale città ricorda questo passato. Assenza di architetture legate ai grandi periodi della storia gloriosa del Marocco che non intacca l'immagine preziosa di Tangeri, città che resta tra le più belle del Regno e la più conosciuta sul piano internazionale.

L'importanza di Tangeri è dovuta alla sua localizzazione, luogo di transito per l'Europa, città africana più vicina al vecchio continente, posto di sorveglianza dello stretto Gibilterra, e "porta di accesso" al Marocco.



*Carta dello Stretto di Gibilterra, fine del XVII secolo. Musée Forbes*

Punto di passaggio e di incontro tra l'oceano Atlantico ed il Mediterraneo, tra l'Europa e l'Africa, tra il Nord ed il Sud del mondo, in nessuna altra parte del globo si osserva allo stesso tempo tanta prossimità ed altrettanta distanza.

Tangeri<sup>78</sup> è una delle città più antiche dell'Africa settentrionale, la sua fondazione, il suo sviluppo e la sua prosperità sembrano risultare dai vincoli geografici, economici e storici, contrariamente a Fès, Marrakesh, Rabat città nate delle dinastie fondatrici. Forse fondata dai greci, o dai Numides, abitanti indigeni, antenati dei Berberi.

Conosciuta con il nome di Tingis, fu in età romana capitale della Mauritania occidentale. L'importanza strategica e commerciale di Tangeri spinse sin dal Settecento le potenze europee a tentare di impadronirsene.

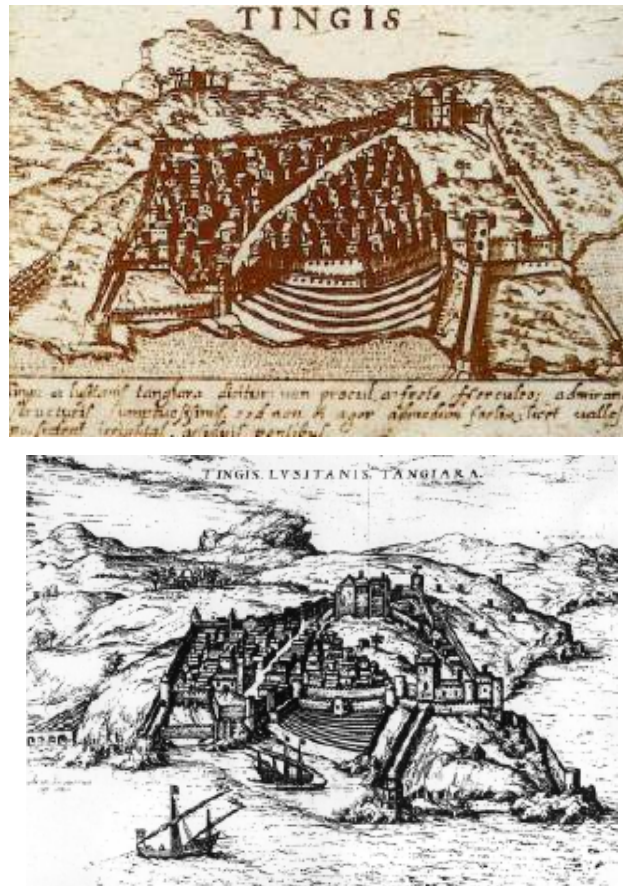
Fu occupata dai Portoghesi nel 1471, dagli Inglesi dal 1662 al 1684, per ritornare sotto il dominio del sultano del Marocco. Nel 1912, allorquando il Marocco divenne protettorato francese, Tàngeri fu sottoposta a un regime internazionale.

Tangeri è sempre stata ambita per la sua posizione strategica sullo stretto di Gibilterra. dai Greci e dai Fenici, era già un porto commerciale, e la sua storia antica è avvolta nel mito. Il suo nome antico forse deriva da Tinge<sup>79</sup>, vedova del gigante Anteo ucciso da Ercole. Sin dall'antichità il porto di Tangeri fu uno dei più contesi del Mediterraneo. I cartaginesi fondano un loro accampamento su Tingis tra il 475 ed il 450 a.C. Nel 146 a.C., alla caduta di Cartagine la città è annessa alla Mauritania e diventa una colonia romana legata alla provincia della Spagna. Durante l'era dell'Impero romano Diocleziano scelse la città come capitale della provincia della Mauritania. In seguito Tangeri entrò a far parte della diocesi cristiana della Spagna e forse fu anche sede arcivescovile. Nel 429 d.C., in seguito alla crisi dell'Impero romano, giusero dalla Spagna i Vandali, e successivamente i Bizantini crearono un avamposto fortificato a Ceuta e, prima dell'arrivo degli Arabi, anche i Visigoti occuparono Tangeri provenendo dalla Spagna. Una volta affermata la supremazia araba, Tangeri diventò contesa fra gli Omayyadi spagnoli e gli Idrisidi marocchini. Nel 958 venne occupata dai Fatimidi di Tunisi.

---

<sup>78</sup> In arabo Tàngia; in francese Tanger; in inglese Tangier; in spagnolo Tánger

<sup>79</sup> Il nome di Tangeri per gli abitanti locali è Tanja.



*Tingis. La prima cittadella di Tangeri. Incisione antica.  
Jorge Braun del 1572.*

*Tangeri portoghese da "Civitates orbis terrarum" di*

Poco più di un secolo dopo la città cadde nelle mani degli Almoravidi, che invasero il Marocco dalle loro roccaforti nel deserto mauretano, poi nel 1149 passò nelle mani degli Almohadi, che preferirono stabilire il comando del nord e la propria residenza a Ceuta, sua rivale. Nel 1274 fu conquistata dai Merinidi, che fecero di tutto per abbellirla. Grazie alla sollecitudine di questi re, la città conobbe durante il loro regno (XIII-XIV sec.) un periodo di splendore: fu dotata di una grande moschea e di una madrasa<sup>80</sup>, in cui si esprime tutta la raffinatezza dell'architettura e dell'arte decorativa marocchino-andalusa. I Merinidi svilupparono le attività economiche firmando trattati commerciali con i mercanti di città come Venezia, Pisa, Genova e Marsiglia. Il porto divenne così il fulcro del commercio mediterraneo e sahariano. La città importava tessuti,

<sup>80</sup> È interessante segnalare che la pietra di fondazione della madrasa, di cui attualmente non resta traccia, fu scoperta dagli inglesi nel 1674 nel muro di un convento domenicano, edificato dai portoghesi durante l'occupazione della città nel luogo in cui sorgeva la madrasa stessa.

spezie e metalli ed esportava pelli, cuoio, tappeti e canna da zucchero. Lo zucchero era una derrata preziosa e si scambiava peso per peso con il marmo di Carrara. Nel 1471 i Portoghesi, dopo numerosi tentativi infruttuosi<sup>81</sup>, si impossessarono di Tangeri per rafforzare la posizione sullo stretto. Tra i vari cambiamenti messi in atto, la moschea fu trasformata in cattedrale e la madrasa in convento. Le mura furono prima smantellate, poi rialzate e rinforzate con bastioni e forti, e nella parte alta, a ovest della baia, fu costruita la fortezza che avrebbe dominato la città. Quando ci fu l'unificazione dei Paesi Iberici<sup>82</sup> la città di Tangeri passò sotto il dominio spagnolo ed in seguito all'Inghilterra nel 1661 come dote dell'infante Caterina di Braganza, andata in sposa al principe inglese Carlo II. Subito dopo essere salito al trono, nel 1679, il monarca alawita Mûlây Isma 'îl assediò il luogo.



*Tangeri marocchina, il pacha Ali ben Abdallah er Riffi (1684-1713) rinforza le architetture portoghesi e spagnole.*



*Spazio di collegamento tra la medina e il porto.*

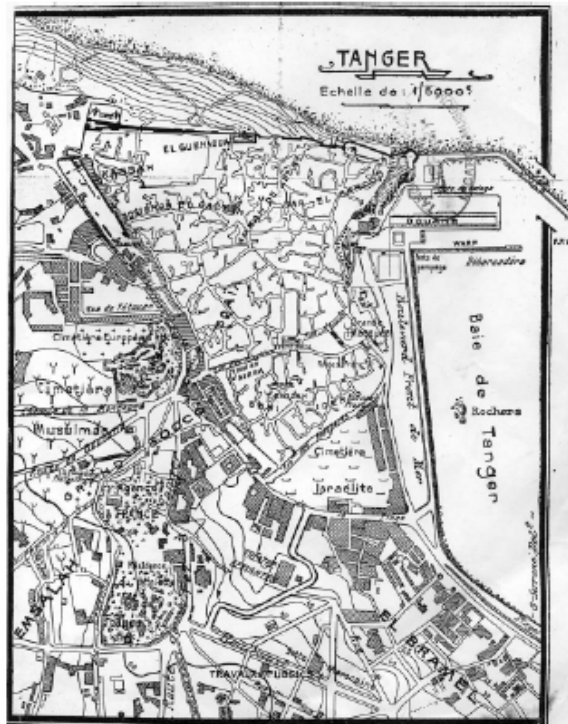
---

<sup>81</sup> La prima spedizione per la conquista fu fatta nel 1437 e fino al 1646 tre tentativi di occupazione portati da Alfonso V falliscono

<sup>82</sup> La Spagna ed il Portogallo si unirono nel 1580 con Filippo II di Spagna.

Evacuandolo, gli inglesi distrussero il molo e gran parte della città. Mûlây Isma 'îl incaricò allora il pascià 'Alî Ibn Abdallah al-Rîfî di restaurare le mura e ricostruire la città. Ripristinando le rovine, si costruirono le case marocchine tradizionali, si eressero moschee e madrasa e si edificò una qasba sulle alture, con un palazzo, una moschea e gli edifici connessi. Il figlio del pascià Ahmad Ibn 'Alî, che succedette al padre nella carica proseguì l'opera di ricostruzione. Nel 1782 il sultano Sîdî Muhammad Ibn 'Abdallah volle raggruppare le rappresentanze diplomatiche in una stessa città, e scelse Tangeri come sede dei consolati europei. Nel corso del XIX secolo, la città venne ufficialmente promossa capitale diplomatica del regno, e presso il corpo consolare a Tangeri venne nominato un delegato permanente del sultano, il nâyib. Da allora, insieme ai diplomatici affluirono commercianti, letterati ed artisti. Questi ultimi, soggiogati dalla bellezza del sito e dal fascino dell'architettura musulmana con il suo dedalo di viuzze misteriose, cantarono nei loro scritti o dipinsero sulle loro tele l'incanto e la magia che ancora oggi emanano da questa città. Nel 1906 Tangeri fu dotata di uno statuto speciale che poneva la città e le zone circostanti sotto l'autorità di una commissione internazionale. Lo status della città venne finalmente deciso solo nel 1923, quando Tangeri e la campagna circostante furono dichiarate "zona internazionale" controllata dagli agenti diplomatici residenti di Francia, Gran Bretagna, Portogallo, Svezia, Olanda, Belgio, Italia e Stati Uniti. Rimase zona internazionale fino a pochi mesi dopo l'indipendenza del Marocco, nel 1956, fu nuovamente annessa al paese.





*Pianta della Medina nel XX secolo*



### **Gli scambi commerciali: Marocco e Mediterraneo**

Tangeri deve la sua fama e la sua prosperità al mare, infatti non sempre ha tessuto delle relazioni fiorenti con l'entroterra marocchino, questo almeno fino al Medioevo. È dal XVII secolo e dopo la distruzione da parte degli inglesi, della città ereditata dai portoghesi, che si è formata la città attuale come nucleo urbano come spazio commerciale nazionale ed internazionale.

L'età medievale rappresenta per Tangeri un'epoca abbastanza fiorente per quanto riguarda le attività commerciali del nord del Marocco. La posizione geografica della città la rende un nodo principale per le funzioni militari e gli scambi commerciali, le fonti storiche affermano l'importanza di tutta la regione della zona di Tangeri. Tra i nuclei urbani, la città di Ceuta ha ricoperto, con il suo porto un ruolo importante negli scambi commerciali del Mediterraneo, monopolizzando per un lungo periodo il commercio marittimo, senza tuttavia impedire lo sviluppo degli altri centri della regione che viene descritta da Al-Bakri<sup>83</sup> come la più ricca del Marocco. Tra i motivi che portarono allo sviluppo della regione è la rivoluzione dei trasporti che da terrestri si trasformarono in marittimi già all'inizio del XIII secolo. Infatti lo Stretto di Gibilterra vede transitare intorno al 1277 le prime navi dei mercanti genovesi, che cercavano di espandere la loro influenza verso la Spagna, il Portogallo ed il Marocco. Questo periodo di grande sviluppo per la regione e per Tangeri, è dovuto anche al fatto che per la prima volta all'interno dell'area si era stabilito un certo equilibrio politico e militare, che consentì la nascita di relazioni tra l'interno del territorio e il Mediterraneo.

Durante l'occupazione portoghese, la città perde la funzione commerciale, soprattutto con gli altri centri del Marocco, e diventa una città a vocazione militare. Il piccolo porto che i portoghesi hanno

---

<sup>83</sup> AL-BAKRI (Abù cubayd), *Kitab al-Mughrib fi dikri bilad ifriqiya wal-Maghrib*, éd. de Slane, Alger, 1911, trad de Slane, *Description de l'Afrique septentrionale*, Alger, 1913.

costruito e che poteva proteggere solamente alcune barche, cede il ruolo commerciale a scapito del ruolo militare. Il porto serviva come scalo per le navi portoghesi che andavano verso la costa atlantica o come base in caso di guerra, gli scontri della jihàd non permetteva ai portoghesi di instaurare delle relazioni commerciali con le città marocchine di Fès e Marrakech. Inoltre le dimensioni ridotte del territorio occupato, non consentiva la pratica di attività agricole o di allevamento il bestiame, perciò i portoghesi erano costretti ad importare dalla madre patria i prodotti necessari alla sussistenza.

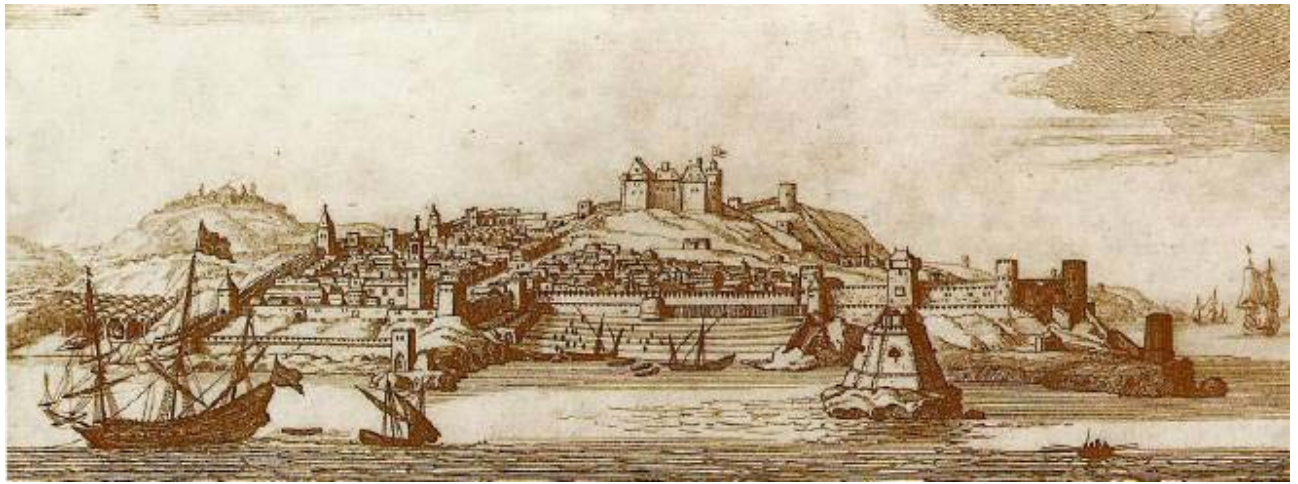
L'arrivo degli inglesi portò allo sviluppo dell'attività commerciale marittima, essi ampliarono quello che era il molo del porto di Tangeri, guardando l'esempio di strutture come il porto di Genova.

I lavori per la costruzione del molo portarono all'incremento della popolazione della città che si moltiplicò di tre volte, arrivando a 14.000 abitanti.

L'attività commerciale della città di Tangeri, rilanciata dagli inglesi, era diretta verso i paesi europei soprattutto la Spagna, la Francia e l'Inghilterra. Gli Spagnoli rifornivano la città di carne, pesce, frutta e vino e si rifornivano di tessuti. I francesi che facevano qui scalo quando erano diretti in Portogallo o alle Canarie esportavano vino, acquavite e tessuti. Numerose erano le imbarcazioni genovesi che si fermavano a Tangeri lungo la rotta che portava in Spagna o sulla costa atlantica marocchina. Lo scalo consentiva la possibilità ai mercanti di acquistare delle merci provenienti dall'Inghilterra. Gli scambi interni con le altre popolazioni marocchine sono resi difficili dalla Guerra Santa che i mujàhidin conducevano contro l'occupazione inglese. Il 4 giugno 1668, una carta speciale per Tangeri "Tè Charter of Tangier" fu promulgata per accordare tutti i privilegi alla città: libertà totale di commercio, religione ed immigrazione.

La partenza degli inglesi di Tanger (1684) coincideva col regno di Mùlày Ismaïl, caratterizzato dalla rinascita, a partire da 1664, degli scambi marittimi. Tétouan monopolizzava il commercio, contando sette "maison de commerci" di cui tre francesi, una inglese, una olandese, una

armena e una greca. Malgrado il rischio e l'instabilità politica che regnavano durante questo periodo a nord del Marocco a causa delle rivolte dei mujàhidīn contro il potere centrale, Tangeri non era isolata dalla rete commerciale che caratterizzava le città marittime, particolarmente con l'Europa. Dal 1704 al 1711, il commercio perde importanza. Gli scambi con le altre città sono problematici, a causa delle pesanti tasse doganali che aumentano il costo delle merci. Mùlày Ismaïl stabilisce un regolamento abbastanza rigido per le esportazioni, viene vietata la vendita agli europei di armi, di cavalli, ferro o pellame.



*Tangeri inglese vista da J. Peeters: "Joyau d'une immense valeur d'un diadème royal" (Charles II, Westminster, 1662).  
Musée Forbes*

È permesso lo scambio per l'acquisto di munizioni, così come l'esportazione di seta, lana e lino. In questo contesto, il controllo del commercio si trasforma in monopolio provocando la nascita e lo sviluppo del contrabbando e del commercio illegale. La prima metà del XVIII secolo, a partire dalla morte di Mùlày Ismaïl fino alla salita al potere di Sidī Muhammad b. cAbdallah, è caratterizzata dall'insurrezione e da sommosse che scuotono tutto il Marocco. Tuttavia il paese vuole adottare una politica orientata verso l'incremento dei traffici per l'Atlantico così la struttura del porto di Tangeri inizia a svilupparsi come nodo commerciale, scelta che dimostra l'intenzione di creare un'ampia rete di scambi con gli altri paesi. Tuttavia la ripresa economica fu ostacolata da un periodo di siccità di sette anni (1776-1782) e da un'epidemia di peste (1797-1800). Queste due calamità contribuirono alla nascita del banditismo e di episodi di saccheggio che colpirono irrimediabilmente lo sviluppo della rete commerciale di Tangeri. L'instaurarsi delle delegazioni europee in questa città, fin dalla metà del XVIII secolo, ha contribuito attivamente all'apertura verso l'Europa ed il Mediterraneo. L'importanza della città nel commercio internazionale ha spinto i diversi paesi europei e gli Stati Uniti ad aprire dei consolati per vigilare sui loro cittadini residenti all'estero e sugli interessi economici dei loro paesi. La politica di Mùlày Slīmàn contro ciò che si è chiamato il "commerci illeciti" con l'Europa ha provocato un allentamento dei legami tra il Marocco e l'Europa. L'avvento di Mùlày cAbderrahmàn nel 1822 sembrava aprire una nuova era nei rapporti tra l'Europa ed il Marocco. Infatti, appena insediato, invia una lettera ai consoli stranieri dove esprime loro il suo desiderio di stabilire delle relazioni con i governi che rappresentavano.

La città di Tangeri trae profitto da questa nuova politica di apertura in quanto città diplomatica. Però durante tutto questo periodo e fino al 1830, gli scambi commerciali marittimi rimasero deboli. La città, senza industrie e senza un vero "hinterland", aveva un commercio limitato. Il porto non serviva, a livello commerciale, per un entroterra poco o per

nulla sviluppato. I veri porti di Fès erano allora Larache, e soprattutto Tétouan, aperti ai grandi scambi internazionali.

A partire dal 1832, la città conosce una rinascita economica legata all'attività marittima. Dopo il bombardamento della città nel 1844, Tangeri ha ormai consolidato la sua funzione marittima. In una trentina di anni, lo sviluppo l'aveva fatta passare da porto regionale a “rifugio di corsari” a porto nazionale, diventando il primo porto del paese.

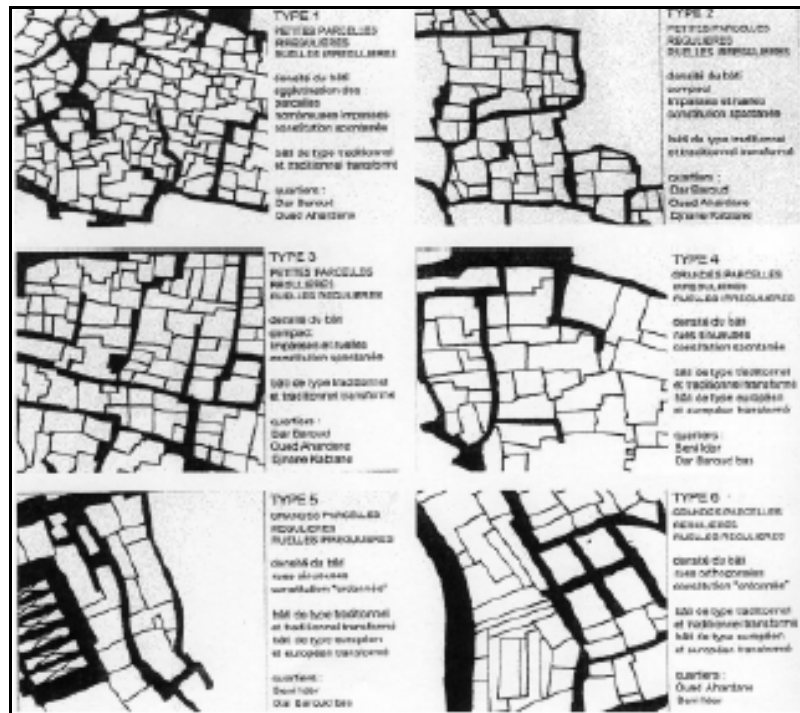
Il porto di Tangeri nel corso degli ultimi due secoli ricopre tre funzioni diverse:

- porto commerciale, scalo e base per le navi da guerra;
- punto di raccolta e smistamento della posta per l'Europa e il Medio Oriente;
- punto di partenza per i pellegrinaggi.

La posizione della città all'ingresso dello stretto di Gibilterra gli permetteva di essere un'importante piattaforma nel commercio mediterraneo. Attira le popolazione straniera e diventava così la città più europea del Marocco. Come porto di imbarco o di sbarco delle merci, e punto di scalo per le navi di passaggio, ha portato la città ha allargare le sue relazioni con parecchi paesi: Inghilterra, Francia, Portogallo, Belgio, Stati uniti, Egitto, Italia etc.

A questa attività marittima prende parte un movimento occasionale che era quello delle entrate e delle uscite di navi legate ai pellegrinaggio alla Mecca. I pellegrini marocchini, utilizzavano la via marittima più comoda rispetto alla lunga strada terrestre, per raggiungere i luoghi santi. Si imbarcavano a Tangeri per raggiungere Alessandria, porto di sbarco, con scalo intermedio a La Valletta. I collegamenti con Alessandria via Malta, con i porti inglesi, con Marsiglia, Cadix, Lisbona, Genova, Livorno, Gibilterra, diventano molto frequenti. Questa rete avvicina la città ai grandi circuiti commerciali dell'Atlantico del nord-ovest e del Mediterraneo occidentale. Tangeri diventa nel XX secolo un porto commerciale.

**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea



*Tipologia del tessuto urbano dei quartieri della medin: quartiere della Kasbah, antica fortezza: costruzioni di tipo tradizionale e tradizionale trasformato; quartiere Djnane Captane, antichi giardini: costruzioni di tipo tradizionale e tradizionale trasformato; quartiere Oued Abardane: costruzione di tipo tradizionale, tradizionale trasformato e tipologie europee ed europee trasformate; quartiere Dar Baroud, antica polveriera: costruzioni di tipo tradizionale e tradizionale trasformato; quartiere Béni Ider: tessuto di tipo tradizionale, tradizionale trasformato e di tipo europeo ed europeo trasformato*

***Una città multietnica : apertura e tolleranza verso civiltà e religioni diverse.***

La città antica, contrariamente allo schema classico urbano marocchino, non è divisa con la medina da un lato, il quartiere ebraico e la città nuova dall'altro. I luoghi di culto caratterizzano la medina, la moschea fu tempio al tempo dei romani e chiesa nel periodo della dominazione portoghese.

La presenza di una comunità cristiana europea, di una comunità ebraica e di una comunità indù in una società musulmana composta da elementi etnici differenti si è caratterizzata da una convivenza pacifica segnata dal rispetto reciproco. Gli interessi commerciali ed una lunga storia di immigrazione hanno evitato ogni scontro etnico e confessionale, facendo di Tangeri una città di integrazione sociale.

Nel 1950 all'interno della medina si conta su una popolazione di circa 150.000 abitanti, circa 20.000 ebrei, 40.000 spagnoli e 8.000 francesi, che convivono senza alcune problema relazionale. Una prova di questa identità multietnica è data dalle architetture, le case della medina sono aperte verso l'esterno con finestre e balconi, contrariamente ai riads tradizionali.

Sicuramente il ruolo internazionale che assunse nel corso dei secoli, la mescolanza di diverse culture e religioni ha portato la città ad una vera apertura nei confronti di queste. A testimonianza di ciò, vi sono i tre cimiteri, tutti attorno alla medina, di credo musulmano, cristiano e ebraico. In particolare, quello cristiano e quello musulmano sono localizzati proprio in prossimità dello spazio di relazioni più importante della città: il Gran Socco, quasi a rimarcare questo senso di tolleranza verso tutte le religioni. La pluralità culturale è in un certo senso il segno d'identità degli abitanti di Tangeri.

***La città antica e la nuova***

A Tangeri ci sono due città in una, la prima la più antica che si sviluppa sulla rocca e la seconda la più recente generata dalla società europea, capitalista e moderna. Dominata dalla fortezza e affacciata sul porto, la città si estende su colline a forma di anfiteatro. La localizzazione della città araba antica è caratterizzante, in quanto sembra proprio nata contestualmente al porto in un sito naturale. Tra il porto e la medina vi è un grande spazio attualmente dedicato alle attività doganali e portuali in genere. La Kasbah, con le sue mura fortificate, chiude la città araba.

La parte storica della vecchia Tangeri, è divisa in due settori che corrispondono alle loro vecchie funzioni: la Kasbah e la Medina. Queste due parti presentano oggi un tessuto omogeneo compatto, caratterizzato da:

- una forte occupazione del suolo con delle costruzioni;
- una continuità di costruzioni;
- una rete di vie gerarchizzate, a ramificazione irregolare (spesso terminano con dei cul de sac) e riservata ausi tutte alla circolazione dei pedoni e degli animali da soma;
- un raggruppamento di tutte le funzioni urbane, in particolare, integrate alle abitazioni si trovano le attività commerciali e artigianali, che si sono sviluppate a ridosso della carreggiata delle vie principali a prossime alle porte della città (botteghe e mercati).

Questo tessuto presenta degli ambiti molto differenti secondo il livello della via e le risorse della popolazione residente, per lo più famiglie di livello economico medio-basso. Le cellule abitative hanno una dimensione ridotta (40 mq circa) tranne le antiche dimore borghesi, anche se molte sono state divise dagli eredi.

È nel XIX secolo che la medina prende il suo aspetto attuale, mentre la città nuova comincia il suo sviluppo fin dall'inizio del XX secolo. La città arabo-islamica di Tangeri ha una configurazione compatta, apparentemente chiusa su stessa.



**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea



*Organizzazione della medina con i relativi quartieri, 2002.*

Il suo piano urbano non è il prodotto di un piano elaborato o studiato, le vie ed i vicoli nascono contemporaneamente alle case ed alle diverse parti della medina. Chi costruisce nasconde, dissimula e riduce al massimo le aperture all'esterno, ma lascia un minimo di spazio libero per la mobilità del nucleo familiare, dei vicini e degli animali da soma utilizzati per il trasporto, nella loro zona e tra le altre zone della medina. L'intreccio di vicoli non impedisce la logica di una rete di comunicazione e di relazioni ben organizzata. Lo spazio è organizzato secondo delle categorie specifiche che rispondono ad un sistema di valori materiali e simbolici gerarchizzati: l'interno e l'esterno, il pubblico ed il privato, l'inclusione e l'esclusione. Sistema che è l'espressione di un ordine sociale che si struttura con le sue regole e che si presenta con una precisa identità rispetto al mondo esterno.

Larghe vie principali, quasi rettilinee, garantiscono la circolazione all'interno della medina, senza sconfinare nelle vie secondarie che danno accesso ai piccoli vicoli ciechi "spazi privati" che isolano e proteggono le abitazioni dagli sguardi degli estranei, una rete gerarchizzata di vie che danno alla struttura urbana una sua forma particolare. Esistono dei luoghi privilegiati che ordinano ed organizzano questa struttura urbana e la gerarchia dei percorsi: la moschea, il souk, le porte della città e la casbah, i palazzi del potere. La rete di comunicazione della medina presenta tre categorie di strade: gli assi principali, le strade secondarie, ed i vicoli ciechi.

La successiva espansione rispecchia chiaramente i canoni della città di porto mediterranea, infatti, tutti i grandi assi di collegamento verso l'esterno, sui quali si è edificato il nucleo urbano recente, si dipartono dal polo centrale della città vecchia protesa sul porto. In particolare, i due assi litoranei, Avenue Des Far e Ave Hadi Mohammed, la collegano con gli altri centri litoranei, mentre la principale penetrazione verso l'interno, rue d'Angleterre, è perfettamente in asse con il porto. Il tessuto urbano è completato da una serie di assi paralleli alla linea di costa che intersecano in più punti trasversalmente le vie convergenti verso il porto. E'

interessante notare come la cerniera tra la città vecchia e lo sviluppo recente sia costituita da grandi spazi pubblici attrezzati per la vita sociale e culturale della città, con la presenza dei musei più importanti (Musée d'Art Contemporain, Museo Forbes), anche se il fulcro delle attività di Tangeri è la piazza chiamata Gran Socco, il punto di collegamento tra la Medina e la città nuova.

Gli spazi pubblici più importanti sono localizzati nello spazio antistante il porto, in particolare tra questo, la medina e la città nuova. Sebbene all'interno della fortificazione della Medina, le attività sociali di rilievo, quelle cioè che sostituiscono gli antichi spazi di relazione sono due piazze importanti, diverse ma complementari: il *Grand Socco* (Place du 9 Avril 1947) e il *Petit Socco* (Place Souq ad-Dakhil). La prima è di forma irregolare, circondata da caffè all'aperto e sempre animata. Un tempo il mercato principale si svolgeva qui (il nome significa Grande Mercato). La seconda, il Petit Socco, è più piccola anche se in diretto collegamento con la prima e si presenta con stradine strette e piccole botteghe.

### ***Gli spazi commerciali e gli altri luoghi di relazione***

La médina di Tangeri ha conosciuto una successione di occupazioni con delle configurazioni spaziali ogni volta diverse dalle precedenti e spesso in opposizione con l'organizzazione preesistente. La città è stata pianificata nell'epoca romana e poi trasformata successivamente, anche se ancora sono leggibili sul tracciato urbano alcuni segni che aiutano la lettura dell'organizzazione degli spazi. L'attuale Piccolo Socco è stato il centro del tracciato della città romana con gli assi cardo e decumano che si sviluppano lungo le direttrici est-ovest e nord sud.

Seguendo i principi della concezione urbanistica militare e culturale propria dei romani, in questa epoca il foro o cuore della città è stato concepito e realizzato in questo spazio centrale di distribuzione della città. Questo era il luogo di relazione principale per la popolazione, spazio di confronto dei cittadini di Tangeri che nasce seguendo quello che era l'andamento morfologico del terreno e la direttrice che univa il porto

con la campagna. La parte pianeggiante della città fu riservata all'Acropoli, luogo del potere cinto dalle mura, luogo invalicabile. L'epoca romana durò per cinque secoli, periodo in cui l'organizzazione degli spazi era basata principalmente sugli scambi, il commercio ed il culto

Nel periodo dal 707 al 1471 la piazza è secondo il principio delle città arabo-musulmane, il luogo dello scambio, del commercio, della cultura orale con la presenza di guaritori, di narratori ed incantatori.

Si trova anch'essa al centro dell'asse commerciale, luogo di scambio tra città e campagna, ma la configurazione del tessuto urbano è gerarchizzata dallo spazio pubblico e dallo spazio privato. Questa epoca durò sette secoli e portò Tangeri da porta dell'Islam verso l'Europa.

Nel 1471, con la dominazione portoghese, la città viene fortificata per proteggerla dalle popolazioni indigene, e prende l'aspetto delle città medievali europee. L'organizzazione dello spazio è di carattere religioso, il luogo di relazione e di scambio diviene la piazza della chiesa, che è la definizione che viene data al Petit Socco.

Luogo di relazione, d'informazione, luogo dove i messaggi del potere venivano trasmessi agli abitanti di Tangeri. L'epoca inglese dura soltanto venti anni, l'organizzazione spaziale è sempre quella del periodo romano, l'asse che unisce il mare con la terra, rapporto alimentato dall'espansione del porto e dei commerci che avvenivano attraverso esso. A partire dal 1684 la configurazione degli spazi ritorna ad essere quella tipica della médina con la gerarchizzazione delle vie. Si vede nel ridisegno degli spazi urbani la nascita dei vicoli ciechi. La piazza conserva sempre il suo ruolo di luogo di scambio tra città e campagna.

L'epoca successiva è quella diplomatica, nel 1888, caratterizzata dalla presenza dei poteri stranieri, la piazza, in quanto luogo di scambio fu spostata all'esterno delle mura, una scelta giustificata dalla necessità di garantire l'igiene all'interno della medina. La piazza diventa il centro del sistema capitalista con la costruzione della banca di Stato del Marocco, la Borsa, i consolati ed i caffè. Per arrivare agli anni '60-'70 con la partenza degli stranieri e l'arrivo del massiccio esodo rurale, che hanno fatto del

Piccolo Socco un luogo di passaggio per attraversare la Médina, con modesti caffè e diversi veicoli parcheggiati senza ordine che impediscono la lettura di una piazza che durante tutte le epoche ha conservato un ruolo principe nell'organizzazione dello spazio urbano.

L'organizzazione del commercio, così come avviene nelle grandi città arabe o islamiche, si articola all'interno della medina in prossimità della Grande Moschea. Lo spazio dedicato alla vendita si sviluppa lungo la direttrice che unisce la porta del mare Bāb Dār al-Dbāg, fino alla porta Bāb al-Fahs, ingresso ovest della medina. Il percorso che unisce le due porte della medina, est ed ovest, dalla via della marina, attraversa la via rue al-Siyyāgīn e continua verso il sūq di Barrā, è caratterizzato dalla presenza di botteghe per tutta la sua lunghezza e per le vie che si aprono ai lati. Una concentrazione maggiore della presenza di attività commerciali si trova in corrispondenza della Moschea e Bāb al-Fahs. Tutti i suq, i sawīqa o rahbat si trovano lungo questa direttrice principale, Sembra che lo sviluppo lungo questo asse non sia dovuto alla presenza della moschea, infatti ad est di questa si ha un impoverimento della presenza di attività commerciali, quanto invece al flusso di gente che passava lungo questo percorso che collega il porto con la parte interna della città. Infatti, Tangeri è conosciuta come città dalla vocazione marittima, carattere che conserva fino al XIX secolo con i suoi traffici o commerci "internazionale". Lungo la via della marina si trovano il mercato del pesce e gli esercizi dei cambiavalute, invece nella parte alta in prossimità di Bāb al-Fahs si trovano le attività commerciali legate all'entroterra, alle campagne della zona di Tangeri, con i venditori di attrezzi agricoli ed il mercato della carne, di al-Gzal (filanda), dei droghieri (al-cattārīn) e dei gioiellieri, che avevano una clientela sia rurale che cittadina. La concentrazione di attività commerciali nella zona ovest della Grande Moschea ha portato alla costruzione di diverse strutture capaci di rispondere alle esigenze del mercato locale e straniero, una concentrazione di funduq collocati tra sūq al-Dāhel e sūq de Barrā. A partire dall'inizio del '900, si è registrato lo spostamento e la perdita di alcuni sūq e rahbat: il sūq de Barrā che era davanti la porta di al-Fahas ha

perso la sua vocazione commerciale per lasciare spazio alle costruzioni private ed all'istituzione di una piazza pubblica; Rahbat al-Zrac e Rabhat al-Zīt sono scomparsi lasciando il posto alle nuove vie carrabili.

### ***Forme dello spazio commerciale***

La medina di Tangeri conserva all'interno del proprio nucleo una zona centrale dedicata al commercio che si distacca in maniera netta dalle zone residenziali. In questa area si trovano sia le attività commerciali che quelle artigianali, disposte lungo le strade, i funduq, la qisària e le piazze. Accanto a questa zona centrale si trovavano numerosi swiqa e Rahbat, segnalati nelle cronache del tempo e dai documenti degli habùs, strutture che svolgevano un ruolo marginale all'interno delle attività commerciali della città. L'incrocio delle vie e il conseguente aspetto a scacchiera, soprattutto lungo la direttrice che unisce il Grand Socco al Petit Socco, permette di affermare che nei secoli l'aspetto del sistema commerciale della città non è cambiato. L'allineamento delle botteghe lungo le vie nasconde la struttura composita dell'insieme degli spazi commerciali della medina di Tangeri. L'area e la direttrice sulla quale si sviluppano gli spazi commerciali sembrano differenti rispetto ad altre città marocchine, a Fès il sùq cinge la moschea localizzata nel cuore della médina. A Tangeri, l'area del sùq si sviluppa intorno alla porta della campagna, Báb al-Fahs, e lungo l'asse che la collega con la porta del mare Báb al-Marsa. La disposizione delle attività commerciali è correlata all'importanza della strada come via di comunicazione e luogo di relazione.

### ***Le espressioni architettoniche del commercio***

Il sistema strutturale degli spazi dedicati al commercio può essere raggruppato all'interno di tre tipologie riconducibili ad uno sviluppo lineare, per le vie commerciali coperte o scoperte; ad un'organizzazione

intorno ad uno spazio centrale chiuso come il funduq e ad uno spazio aperto come i suq.

Le fonti d'archivio riportano una precisa terminologia che indica le strutture commerciali localizzate all'interno della struttura urbana.

Le diverse botteghe presenti, sono indicate con il termine hanùt. Il termine qisariya, che ritroviamo in tutta l'architettura islamica legata al commercio, non indica solo uno spazio di forma rettangolare con una corte a cielo aperto intorno alla quale si trovano le cellule per le attività commerciali, ma anche due vie parallele che si incrociano con la via al-Siyyàgīn.

Il funduq ha la stessa forma della qisariya classica, ma ha una funzione diversa, viene utilizzato per accogliere i commercianti ed i viaggiatori stranieri con i loro animali da soma e mercanzie. Ricoprono una funzione di magazzino e di albergo. All'interno della città di Tangeri ne esistevano sei, con al pianterreno i magazzini, chiamati hzīn ed al primo piano le stanze indicate con il termine gurfa. I funduq raccoglievano diverse tipologie commerciali, quindi non vi erano delle strutture specializzate solo in un solo settore.

Le cellule che si trovano al di sopra del pianterreno della qisariya, o dei funduq o degli hanùt vengono sempre indicate con il termine gurfa (camera), che poteva essere utilizzata come luogo per abitare o come laboratorio.

Il termine hzīn non indica una tipologia architettonica vera e propria, infatti spesso vengono indicate delle botteghe o anche un seminterrato di bottega, la sua classificazione sembra più legata al genere di attività.

#### *Le vie commerciali a cielo aperto*

I suq scoperti si concentrano ad ovest della Grande Moschea nella direzione di Bāb el-Fahs, lungo un asse principale che è costituito dalla rue al-Siyyàgīn, elemento di collegamento tra i suq al-Dāhel e Bāb el-Fahs, noti come il Petit Socco e il Grand Socco. Questo asse è tagliato perpendicolarmente da vie che ospitano diverse attività commerciali, da

segnalare il passaggio a nord del Petit Socco che risale attraverso i quartieri di Dar Baroud e Oued Aherdan che porta fino alla Kasba.

*La via delle gioiellerie: al- Siyyàgîn*

La rue al-Siyyàgîn rappresenta, la principale arteria nel periodo romano, il “Decumanus Maximus”, diversi ritrovamenti attestano l'importanza di questa via che univa il Petit Socco allora il “foro” con la piazza del Grand Socco, unendo appunto la porta del mare con la porta della campagna. Ruolo rilevante che è stato conservato nei cambiamenti dell'organizzazione urbana della medina, nelle diverse dominazioni, la rue al-Siyyàgîn ha conservato nei secoli il suo originario tracciato.

Un incisione del periodo portoghese, conservata alla Legation Americain, rappresenta quest'asse con lo stesso disegno di oggi, con il Petit Socco e gli edifici religiosi che ancora oggi testimoniano l'importanza storica di questo luogo. Le foto di Tangeri alla fine del XIX secolo evidenziano la presenza di numerose botteghe vicine alla Grande Moschea, che nei diverse dominazioni (portoghese ed inglese) fu anche chiesa. L'organizzazione attuale della medina non ha modificato il ruolo di arteria principale del tessuto urbano dell'antica città. La via si estende da est ad ovest per una lunghezza di circa 180 m, la sua larghezza varia da un minimo di 4 m ad un massimo di 8 m., lungo il percorso si trovano la sede del Mandùb, il Fendak Siyyàgîn con di fronte l'omonima fontana, la chiesa spagnola, il complesso di Dar Niaba (la vecchia legazione francese), e diverse botteghe. Queste sono poste sui due fronti della strada, gli hânùt erano per lo più modesti spazi con dimensioni che variano tra i 2,50 m ed i 4 di profondità, per una larghezza che va da 1,50 m a 2,50 m. Le botteghe non erano poste tutte allo stesso livello della strada, alcune erano a 0,80 m al di sopra di esso, così che l'artigiano seduto a lavorare si trovava alla stessa altezza dei passanti. Per poter accedere alla bottega l'artigiano si aiutava con una corda legata al soffitto. La chiusura del locale era garantita da due pannelli verticali in legno serrati con una asta in ferro fermata da un lucchetto. I due pannelli al momento dell'apertura si ripiegavano uno sullo zoccolo dell'accesso



alla bottega, l'altro si alzava verso l'alto e piegato fungeva da pensilina. Oggi tutti gli hanùt si trovano a livello della strada, hanno una superficie di circa 15 mq, l'ingresso è protetto da porte con architravi e piedritti in legno. Per aumentare gli spazi di vendita alcuni locali sono stati accorpati creando anche più accessi facendo perdere l'originalità della struttura. Così come si è persa la presenza di alcune attività commerciali storiche. La rue al-Siyyàgīn, era caratterizzata dalla presenza di molte gioiellerie, che per lo più oggi sono state sostituite da esercizi con prodotti più turistici, per lo più vestiti e artigianato locale. Comunque nonostante le trasformazioni la via conserva il suo tracciato antico e sono ancora leggibili le storiche strutture commerciali, rettangolari e lineari.

*La via della marina: al-Marsà*

La strada collega la rue al-Siyyàgīn, attraverso le Petit Socco, con Bāb al-Marsà, ha una lunghezza di circa 140 m ed è divisa in due dalla Grande Moschea. La prima parte mantiene i caratteri della rue al-Siyyàgīn e del sūq al-Dāhel (Petit Socco); la seconda parte è caratterizzata dalla presenza della moschea e conduce verso Bāb al-Marsà. Le attività commerciali presenti erano legate al mare ed ai traffici del porto. Oggi ha perso la sua specificità, anche qui si trovano delle botteghe, anche se meno numerose della rue al-Siyyàgīn con prodotti turistici.

*La via delle concerie: al-Dbàg*

Si sviluppa ad est della Grande Moschea, perpendicolarmente alla via della marina. Collegava Rabbat al-Dbàg, la piazza delle concerie con al-Marsà. La via è caratterizzata dall'esistenza dei Saba che coprono parecchie parti della sua percorso. La larghezza della strada varia da 2 a 4 m, oggi ha perso la sua specificità commerciale, i prodotti in vendita delle botteghe sono per lo più vestiti e prodotti artigianali, anche se ritrovano piccole rivendite di prodotti alimentari.

### **I sùq attorno ad uno spazio**

I sùq della medina si articolano lungo la rue al- Siyyàgīn e costituiscono i suoi prolungamenti ad est ed ovest.

#### *Il Gran Socco: Sùq de Barrà*

Il mercato era localizzato all'esterno delle mura della città, infatti è conosciuto come "marché de l'extérieur". a sud-ovest di Bāb al-Fahas, quella che doveva essere nel periodo romano l'area del foro. Ogni giovedì e domenica i contadini ed i mercanti della regione di Tangeri venivano qui a vendere i loro prodotti. Lo spazio libero da costruzioni dava la possibilità ai mercanti di poter esporre le loro mercanzie e trattare la vendita, era un importante luogo di scambio tra gli abitanti della campagna ed i cittadini. All'epoca di Salmon, il sùq ospitava i *baqqālīn* (droghieri), gli *hattābīn* (venditori di legno), gli *fahhāmīn* (venditori di carbone), gli *haddarīn* (fruttivendoli), gli *habbāzīn* (venditori di pane) ed altri commercianti provenienti dalla campagna. Lo spazio era circondato da una serie di botteghe, caffè e un funduq chiamato Maclean. Oggi tutto questo non esiste più, il luogo conserva solo la denominazione utilizzata dagli abitanti di Tangeri. Lo spazio risulta completamente trasformato dai parcheggi dove sostano i taxi e le auto che transitano dirette verso la città nuova.

#### *Il Piccolo Socco: Sùq al-Dāhel*

Piccolo spazio che nasce dall'allargamento della via al- Siyyàgīn e della via della marina, si al centro dell'asse che costituiva il Decumanus Maximus, al centro strada che metteva in relazione l'area del porto con il Grand Socco luogo di scambio tra campagna e città. Dagli studi effettuati l'area doveva ospitare il foro antico della città romana, così come attestano i ritrovamenti, effettuati durante i lavori per la sede della banca di Stato del Marocco, che sorgeva all'angolo nord-ovest del Petit Socco, di alcuni basamenti tipici delle architetture romane forensi. Lo spazio doveva ospitare attorno delle botteghe secondo la struttura delle vie che vi convergono. Oggi tutto intorno si trovano degli edifici con una chiara

tipologia europea, che ospitano per lo più dei caffè con tavolini posti sulla strada o sui balconi al primo piano, parte della superficie della piazza viene utilizzata per la sosta delle auto.

### *Rahbat e Swīqa*

Parecchi rahbat (piazze o posti per la vendita) erano bene organizzati all'interno della medina, luoghi ormai scomparsi ma presenti nelle cronache che tramandano la storia della città di Tangeri. Possiamo ricordare: Rahbat al Hudra, mercato delle verdure dove si vendeva anche la carne, localizzato nella parte sud della città, vicino a Bāb al-Fahs. Aveva due porte, una su via al- Siyyāgīn e l'altra chiamata Bāb Rahbat al Hudra si apriva sul Grand Socco. Questo posto è stato sostituito, agli inizi del '900, con un mercato coperto in stile moderno. Rahbat al-Zrac, (mercato del grano) era posto ad ovest della via al-Sammārīn, qui si vendevano dei cereali e della carne. Le porte che facevano da ingresso comunicavano con il sūq di Barrā, il sūq al-Bargāzīn e la strada di Marchan, sicuramente un luogo di scambio strategico nella struttura della città. Oggi non esistono neanche le porte, demolite insieme alla struttura commerciale per creare delle nuove strade.

Rahbat al-Zit (mercato dell'olio) localizzato vicino Bāb Dār al-Bārūd, a sud-est della medina si vendeva l'olio, il burro, la frutta secca. Il sūq al-Bargāzīn era localizzato tra Bāb al-Fahs e Marchan, raccoglieva i gli attarīns (venditori di spezie) e i Blāygiya (commercianti di stoffe), un piccolo spazio che era collegato con il sūq di Barrā e Rahbat al-Zrac. Le esigenze di un assetto urbano più moderno, con strade pubbliche e nuovi edifici hanno cancellato questa testimonianza.

All' interno della città vi erano numerosi swīqa di diversa grandezza, le superfici variano tra 300 e 800 mq. Queste strutture non erano specializzate ma davano spazio a diversi esercizi commerciali legati ai bisogni quotidiani degli abitanti dei quartieri. Secondo Michaux Bellaire, non c'erano solamente i Haddārīn, i Baqqālīn, i Habbāzīn, i cattārīns, etc. ma anche i commercianti di babbucce, di foulard, di vestiti, di tessuto.... Come era il caso di swīqa al-Jdīda, nuova fontana, e quella di oued

Ahardàn. In questi spazi, le botteghe sono allineate su due assi, uno di fronte all'altro, sopraelevate rispetto al livello della via di 0,60 m.

### *La Qisàriya*

La definizione classica di qisàriya indica uno spazio chiuso con delle cellule costruite intorno ad una corte a cielo aperto. Questa struttura dominante nell'architettura commerciale islamica è presente in tutte le città marocchine, risulta assente all'interno della città di Tangeri.

Secondo Salmon non esisteva proprio all'interno della medina Tangeri, invece Michaux Bellaire parla di una qisàriya formata da due strade parallele che sono tagliate ad angolo retto da altre due strade di minor importanza, tutte e quattro le vie sono coronate da botteghe. Questa tipologia di qisàriya a vie parallele esisteva anche a Fès, tra sùq al-Cattàrin al nord, la moschea al-Qarawiyin all'est, il sùq al-Sammàcin al sud e Mùlày Idriss all'ovest; una soluzione che si trova anche per i bazar di Istanbul e del Cairo.

La qisàriya si trovava a nord del sùq al-Dàhel, ed era formata da due vie a carattere commerciale, chiamate oggi via del commercio e via dei cristiani. Hanno una lunghezza che varia tra 75 e 120 m ed un larghezza di 3 m circa. Secondo la documentazione reperita negli archivi amministrativi della città le botteghe erano di forma rettangolare e di superfici modeste. Si ignora quale era esattamente l'attività che si svolgeva, ma la sua prossimità ed il suo collegamento con sùq al-Dàhel lasciano pensare che era specializzata nel commercio tessile. All'inizio di questo secolo, la qisàriya è stata trasformata ed è stata sostituita dalle nuove costruzioni a diversi piani tipici dell'architettura europea.

### *3.3 I Funduqs*

I funduqs del médina di Tangeri, così come nelle altre città islamiche, avevano diverse funzioni, in particolar modo legate all'attività commerciale del centro urbano: magazzino, laboratorio, albergo e scuderia. La maggior parte dei funduqs della città non servivano

solamente ad ospitare i commercianti e i forestieri, ma avevano la funzione di magazzino per le merci portate dalle carovane o delle imbarcazioni che approdavano al porto.

Come tipologia architettonica, il funduq è costituito nella maggior parte dei casi da un pianterreno e da un primo piano. Le cellule si ordinano intorno ad una corte centrale a cielo aperto. Se le cellule del pianterreno servivano spesso di laboratorio (Hzīn), le cellule del primo piano chiamato gurfa (camere) servivano da alloggio. I viaggiatori europei che hanno visitato la città all'inizio del secolo scorso ci parlano di parecchi funduqs, ormai demoliti e sostituiti con le nuove strutture moderne, tranne che quello di al-Siyyàgīn

#### *Il funduq al-Siyyàgīn*

Questa struttura tipica islamica si trova nel cuore della grande via commerciale che porta lo stesso nome.

È posto sul lato ovest della via, vicino alla vecchia porta di Fès, tra il sùq di Barrà e sùq al-Dàhel (il Grand Socco e il Petit Socco. L'ingresso è posto sulla facciata rivolta sud. La tradizione popolare lo descrive per la sua importanza come un monumento. I registri dei habùs della città datati XIX secolo menzionano a più riprese il nome del "funduq al-Siyyàgīn". Un documento degli archivi degli habùs ne segnala il restauro in questo periodo, ciò lascia pensare che l'edificio esisteva molto prima questa data.

L'edificio è costituito da un pianterreno e da un piano sopraelevato. La corte intorno alla quale si organizza le cellule è a cielo aperto. L'accesso avviene attraverso una porta ad arco che introduce all'interno di un corridoio diritto di 5,70 m di lunghezza e 2 m di larghezza. La corte a cielo aperto, di forma rettangolare, misura 6,30 m di lunghezza su 4,70 m di larghezza ed è circondata su tutti e quattro i lati da un portico.

Gli archi del portico, tre su ogni lato hanno dimensioni diverse, quelli posti al centro sono più larghi ed alti rispetto ai laterali (foto). Le cellule che cingono la corte sono di forma rettangolare, più profonde che larghe,

e caratterizzate dal muqàbala. Alcune di esse hanno subito degli ampliamenti e dei rimaneggiamenti. L'ingresso alle cellule commerciale era garantito da piccole porte a due ante, oggi sostituite da brutte saracinesche che contrastano con la semplicità della struttura

Il livello del pavimento doveva essere leggermente sopraelevato rispetto al pavimento della corte, che così come la copertura doveva essere decorato con elementi policromi. L'accesso al primo piano, collocato sul lato orientale del corridoio di entrata, è composto di un'apertura rettangolare. Il primo piano è diviso da cellule, così come il pianoterra, dette "gurfa". Ogni cellula misura in media 2,90 m di lunghezza su 2,40 m di larghezza, e 3,50 m di altezza. Le più grandi si trovano in diagonale agli angoli nord-est e sud-est. Secondo le testimonianze orali, le due cellule situate all'angolo sud-ovest a livello della strada ed al primo piano erano destinate alla preparazione dei pasti per i viaggiatori. All'angolo sud-est del primo piano, una scala identica a quella che sale dal pianoterra conduce al terrazzo.

### *Il Funduq Maclean*

Era un edificio che esisteva fino all'inizio di secolo scorso nel sùq di Barrà. Secondo le descrizioni di Salmon, c'era una porta bassa che dava su un corridoio diritto. Questo ultimo conduceva ad una vasta corte di circa 50 m di lato intorno alla quale erano alloggiati i cavalli, le mule e gli asini che aveva appena scaricato le mercanzie. La corte era circondata da gallerie e da una cinquantina di cellule, occupate dai viaggiatori, fornite di piccole finestre per l'aerazione e l'illuminazione.

### *Il porto e la sua dogana*

Fin dal periodo romano, la città di Tangeri era dotata di un porto di notevole importanza. Attraverso i secoli, questa struttura ricoprì ora funzioni militare, ora funzioni commerciali. L'importanza della sua funzione commerciale è legata alla fiorente attività economica della città e della penisola "tingitane". A questo proposito, quasi tutti i documenti

che raccontano il storiche hanno citato l'importanza economica della penisola e dei suoi porti, ivi compreso quello di Tanger.

Le cronache dell ' XII secolo raccontano che nonostante l'arretratezza della regione le città costiere erano attive negli scambi commerciali. Nel XIII secolo, le navi europee attraversano lo stretto di Gibilterra verso l'Oceano Atlantico passando per i porti della regione "tingitane" che oltre a Tangeri, comprende anche Ceuta e Asilah, che con ruoli diversi sono al centro dei flussi commerciali che dal Mediterraneo portano verso altri mari. Il XIV secolo sembra essere stato per queste città il periodo più fortunato, che porto allo sviluppo di diverse attività economiche fiorenti per tutto il territorio costiero della regione.

Dalle cronache del tempo e dalle stampe che riproducono la città di Tangeri con il porto si desume che questa struttura "muellicillo pequeno" al tempo dei portoghesi, potendo proteggere solamente alcune barche e la baia era esposta a tutti i venti. Gli inglesi, fin dal loro arrivo in città, costruiscono un molo capace di proteggere le navi dalla furia dei venti e delle onde. Quest'opera fu la più importante della dominazione inglese a Tangeri, anche perché serviva come elemento strategico nella politica espansionistica degli inglesi, e rifugio per la loro flotta. Infatti in questo periodo la funzione del porto è più militare che commerciale, vista la posizione della città di Tangeri posta sullo Stretto di Gibilterra a guardia del Mediterraneo e dell' Atlantico. Gli inglesi durante la loro dominazione a livello commerciale non avevano nessuna attività economica e si rivolgevano all'Europa per rifornirsi di prodotti, anche alimentari, così il ruolo del porto si accresce anche dal punto di vista degli scambi. Inoltre, la struttura era punto di scalo per le navi commerciali che entravano nel Mediterraneo. Le imbarcazioni provenienti dalle Indie occidentali pagavano dei diritti di carico quando trasportavano del merluzzo che dovevano scaricarla in paesi che non erano l'Inghilterra.

È nota anche la presenza di mercanti genovesi che si fermava nel porto quando andavano in Spagna per acquistare delle merci. Al momento della partenza da Tangeri nel 1684, gli inglesi fecero saltare con

dell'esplosivo le strutture strategica della città e così anche il porto. Successivamente la mancanza di documenti così come la guerra della jihàd che ha gravato su tutta la regione rende impossibile datare la ricostruzione del porto per i Sultàns calaouites. Il vecchio porto è stato sostituito da un altro all'inizio di questo secolo che è stato allargato così com'è nella forma attuale. Il solo edificio che rimane del passato è la dogana localizzata ad est della médina, e dominata dall' hotel Continental, importante edificio della Tangeri Internazionale” . La dogana comunicava con la médina attraverso Bâb al-Marsà che oggi è stata murata. I testi storici non danno delle indicazione precise sul periodo in cui fu edificata la struttura, l'unico indizio è dato da un'iscrizione posta sulla porta interna della dogana che ripota l'anno 1307 dell' Egira (1887-1886).

### **Trasformazioni in atto della città**

A partire dalla fine dello XIX secolo, Tangeri ha un periodo di trasformazioni socioeconomiche e culturali profonde che persistono ancora oggi. La vecchia città, più o meno salda e ormai definita all'interno delle sue mura, è oggi a rischio. Visitandola si è colpiti dalla vista di vicoli abbandonati, dalla rovina delle antiche residenze. I vecchi abitanti sono gente modesta che risiedono da sempre in queste abitazioni. Solo le vecchie residenze borghesi, con vista sul mare, all'interno della casbah e verso il porto, sono state riacquistate da ricchi stranieri che in un alcuni casi hanno restaurato con accortezza in altri hanno snaturato. Il patrimonio storico della città, fatto di vie e monumenti appare abbandonato a se stesso, quando non aggredito dall'azione dell'uomo che ignora e sottovaluta l'importanza storica dei luoghi.

La città nuova ha anch'essa i suoi problemi di sviluppo legati alla mancanza di una regolamentazione ben precisa ed all'aumento demografico dovuto soprattutto al trasferimento della popolazione dalla campagna alla città.



Ha subito un'espansione senza limiti per l'aumento demografico che l'ha portata da

150.000 abitanti nel 1956, 405.000 nel 1991 a 627.963 nel 1994 e circa uno milione oggi, dati che generano problematiche significative, che né lo Stato né la società arrivano a regolare.

L'aumento della popolazione urbana, alla ricerca di sicurezza ed equilibrio, ha creato un disordine nel quale l'introduzione di nuove tecniche di progettazione ha portato il disordine ed a volte il caos.

La ricerca di una pausa, di una stabilità anche transitoria, è ostacolata dalla differenza tra i ritmi dell'urbanizzazione e l'azione dei nuovi progetti.

Lo sviluppo sproporzionato e la costruzione in quelle che erano zone agricole, hanno trasformato il paesaggio formando degli agglomerati urbani che non si integrano con la città. La lottizzazione "anarchica" di Beni Makada, quella spaventosa, di Hawmat el Mouadhdhafine ed Hawmat Belgiga, la lottizzazione discutibile di Hawmat ech-Chouk (Le Epines) che ha distrutto la collina elegante dello Charf, spazio boscoso che dominava con orgoglio la baia di Tangeri, ed altre ancora create da speculatori avidi, hanno deteriorato irrimediabilmente il nucleo urbano.

Attualmente il modello urbano tradizionale ormai superato dagli eventi non ha, per il momento, una alternativa capace di rispondere alle forme moderne della gestione della città: vera democrazia, visione globale della storia, gestione adeguata della nuova cultura dell'abitare.

Oggetto di una modernità sperata, la città di Tanger è attualmente fonte di preoccupazione e confusione ( contrasti, antagonismi, la violenza delle diseguaglianze e l'esagerazione delle disparità di qualsiasi forma. Ma è anche il luogo dell'emancipazione, dell'accumulo delle ricchezze, legali o illegali, e dell'iniziativa individuale. A ciò si aggiungono gravi preoccupazioni legate all'ambiente (inquinamento e desertificazione).

L'anonimato della città è aumentato con l'arrivo della popolazione rurale, che privata delle sue radici sociali e culturali non ha acquisito i modi di viveri della "tradizione urbana".

A rendere più complesso questo quadro c'è anche la globalizzazione che rende ancora più difficile la salvaguardia di un'identità culturale che ha costituito la base per la costruzione della città storica. Una nuova cultura della città ha portato alla realizzazione di edifici e ville, con tipologie diverse dagli stili locali, danneggiando il paesaggio della baia di Tangeri, costruendo a ridosso della costa.

Un'espansione urbana senza integrazione che rende inevitabilmente superata anche l'aspetto "disordinato" della città arabo-islamica che rappresenta soltanto una parte minima della città.



## **Le nuove progettualità**

### *Il progetto di riqualificazione del sito di Fendak Chejra*

La grande eredità storica della struttura urbana ha portato l'Agence Urban di Tangeri alla costituzione di un settore che si occupa di pianificare una strategia generale per la protezione del patrimonio culturale. Gli aspetti principali di questa operazione sono:

- la creazione di una banca dati delle varie componenti del patrimonio urbano (beni archeologici, médina, patrimonio architettonico contemporaneo) con una serie di informazioni che vanno dalla documentazione fotografica al rilievo alla restituzione vettorializzata dei progetti;
- la sensibilizzazione degli abitanti e degli operatori pubblici e privati ai valori storici ed architettonici del patrimonio ed alla necessità di partecipare all'opera di salvaguardia e valorizzazione;
- l'assistenza tecnica delle operazioni di restauro e di valorizzazione del patrimonio architettonico;
- la proposta di interventi di restauro e di riqualificazione del patrimonio architettonico attraverso la realizzazione diretta ai cittadini di una pubblicazione chiamata "libri del patrimonio".



*Progetto di riqualificazione del Fendak Chejra.*



*Teatro Cervantès, 1913*

Il primo numero di questa pubblicazione è stato dedicato al sito di Fendak Chejra. La presenza in questa zona di alcune costruzioni significative del patrimonio architettonico “ tangérois” contemporaneo gli conferisce un valore particolare: il famoso Teatro Cervantès, le due Scuole spagnole Alphonse XIII, l'hotel el Menzah, il consolato di Francia, l'hotel Villa de la France, la Biblioteca Generale, le facciate liberty del boulevard Pasteur, le facciate del Salah Din al-Ayyoubi e le facciate della via della libertà. Lo stato attuale di queste strutture ed i diversi interventi non integrati, realizzati nel corso degli anni, hanno generato una situazione a livello urbano che ha avuto ripercussioni negative sull'utilizzo dello spazio e la valorizzazione del patrimonio culturale.



*Laboratorio artigianale posto al primo piano del FendaK Chejra e vista dell'edificio piccolo del Fendak*

Per ovviare a questi problemi e valorizzare questa parte significativa del centro della vecchia città come polo di attrazione turistica e culturale sono state previste una serie di azioni di recupero e di riconversione delle aree e delle strutture presenti.

Nel complesso l'intervento consiste nel decongestionare la zona dal traffico veicolare creando dei parcheggi, delle aree verdi, delle vie pedonali che collegano tra loro gli spazi pubblici d'interesse che caratterizzano questo luogo e il recupero della struttura del Fendak Chejra.



*Attività commerciali sulla strada e all'interno del Fendak Chejra*

Gli interventi proposti sono:



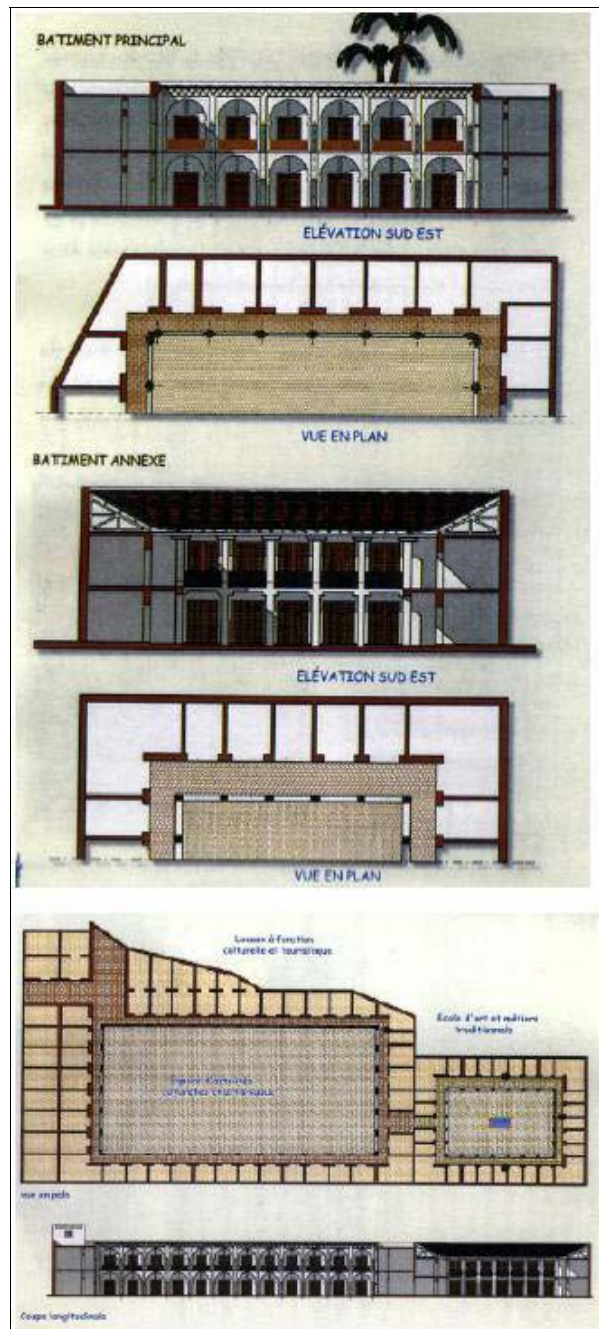
- lo spostamento del mercato delle verdure che si trovano in uno stato vetusto e situato appena di fronte al Fendak per creare uno slargo da utilizzare come parcheggio e zona di decongestionamento del traffico veicolare secondo le direttive del piano di sistemazione del comune di Tangeri;
- la creazione, l'allargamento e la sistemazione delle vie di servizio, dei percorsi di comunicazione e dei parcheggi;
- l'ampliamento della strada che porta alla medina;
- il recupero dell'accesso pedonale che collega la nuova piazza del Fendak con il Teatro Cervantès;
- la riqualificazione e il recupero del percorso pedonale che collega il boulevard Pasteur ed il centro culturale di Fendak Chejra;
- il trasferimento del mercato di Fendak Chejra e degli abitanti della costruzione adiacente (luogo di ricovero notturno per i bambini di strada);
- la costruzione di un nuovo centro commerciale per collocare i commercianti che utilizzano attualmente lo spazio interno del Fendak;
- il restauro, la riqualificazione e la valorizzazione degli edifici d'interesse storico ed architettonico: Teatro Cervantès, Biblioteca Generale, scuole spagnole Alphonse XIII, hotel Villa della Francia.
- l'ampliamento della Place Faro per preservare la vista panoramica sulla médina, il porto ed il centro culturale di Fendak Chejra;
- la riqualificazione della Place 9 avril con la creazione di un parcheggio sotterraneo;
- il restauro delle facciate dei palazzi su via Salah Din al-Ayyoubi, via della libertà e Place 9 avril.



*Laboratori e punti vendita posti al primo piano di Fendak Chejra*

L'edificio di Fendak Chejra è situato al sud della medina, nel perimetro della città vecchia fuori le mura. Fa parte di un tessuto urbano omogeneo costruito nella prima metà del XX secolo e costituito da un insieme di costruzioni importanti dal punto di vista storico-architettonico. La struttura, composta da due edifici di diversa dimensione, presenta una vasta corte centrale circondata, nei quattro lati, da sale precedute da un portico. Oggi, il piano terra è occupato al livello delle sale e su tutta la superficie del patio da esercizi commerciali di diverso ordine (abbigliamento, scarpe, elettrodomestici e prodotti di consumo vari). Al primo piano si trovano una serie di laboratori artigianali dove ancora si pratica la tessitura tradizionale, con i telai in legno. L'edificio, per le sue dimensioni, ha la forma rettangolare e si articola su una superficie di 3.127m<sup>2</sup>.





*Progetto di riqualificazione del Fendak Chejra*

L'edificio più piccolo, è composto da due livelli, sembra essere stato collegato successivamente alla struttura principale, la sua superficie è di 662 m<sup>2</sup>. Le sue cellule sono collegate intorno ad un patio centrale porticato con archi sorretti da colonnine con bei capitelli d'ispirazione andalusa. Attualmente, questa costruzione serve come spazio d'abitazione a famiglie povere. A Granada (Spagna) esiste una struttura

uguale a questa, a testimonianza dello scambio reciproco di carattere culturale tra i due paesi.

Lo stato di conservazione di Fendak Chejra lascia molto a desiderare per:

- un uso arbitrario degli spazi di vendita dell'edificio principale, che ha snaturato l'organizzazione spaziale di questo antico luogo di commercio e ha distorto quella che era la sua identità storica;
- il deterioramento degli elementi architettonici di stile tradizionale;
- un'occupazione massiccia e disordinata dello spazio esterno immediato del Fendak Chejra diventato un luogo d'interclusione e di congestione della circolazione pedonale e veicolare.

Dato lo stato attuale di degrado della costruzione e le sue potenzialità culturali, c'è la necessità di un intervento integrato ed articolato rivolto alla salvaguardia della struttura ed al suo utilizzo futuro.

La funzione culturale sembra essere l'utilizzo migliore per un monumento che ha delle valenze urbane ed architettoniche:

- una localizzazione vantaggiosa, nel cuore della città vecchia;
- una dimensione significativa ed un'organizzazione spaziale che favorisce lo svolgimento di attività culturali diversificate;
- un'architettura di stile tradizionale e d'ispirazione andalusa.

Gli interventi progettuali per il recupero e la valorizzazione del Fendak sono i seguenti:

- recupero della corte centrale dell'edificio principale e nuova sistemazione come spazio per spettacoli, esposizioni d'arte e attività culturali varie;
- restauro e recupero delle sale del piano terra restituendo loro gli elementi architettonici tipici e riorganizzazione dell'utilizzo con una nuova funzione culturale e turistica (negozi di souvenirs e articoli d'artigianato di produzione locale o regionale, agenzie di viaggio, sedi di associazioni che operano nel settore della protezione del patrimonio e dell'ambiente, esposizioni di artisti, librerie specializzate nella vendita dei prodotti d'arte e di cultura marocchina);

- restauro e riqualificazione delle sale del primo piano dell'edificio principale per migliorare le condizioni di lavoro dei tessitori già esistenti.

Questo progetto, è un degli esempi concreti di riconversione urbana, riguardanti il miglioramento e la riqualificazione del paesaggio di Tangeri, la valorizzazione delle sue costruzioni d'interesse storico-architettonico, la creazione di nuovi poli d'attrazione a carattere culturale, commerciale e di svago. Il coinvolgimento degli abitanti a questa operazione è di grande portata ed è fortemente sollecitata da parte di tutti i partner interessati alla sorte di questa località (enti locali, consiglio regionale, consiglio comunale, amministrazioni, associazioni culturali, cooperative artigianali, etc.).

### **Il nuovo porto: Tanger-Med**

Un progetto che influisce sull'assetto degli scambi commerciali della città di Tangeri è la costruzione del nuovo porto, uno dei più grandi del Mediterraneo che farà della regione un nodo per la rete di traffici tra Europa, Asia ed America. La realizzazione porterà oltre che al decongestionamento dei traffici commerciali dell'attuale del porto Tangeri alla possibilità di riconvertire questa struttura ad un ruolo turistico e culturale.

Il progetto "Tanger-Mediterraneo" rappresenta un'opportunità strategica per lo sviluppo economico e sociale della regione Nord del Marocco.

L'agenzia Speciale Tanger - Mediterraneo "TMSA", società privata con partecipazione pubblica, creata nel 2002, è stata incaricata per progettare e gestire questa importante realizzazione.

La TMSA è responsabile unico del coordinamento e della gestione del progetto, e dei rapporti con enti pubblici e privati interessati al porto.

Le azioni del progetto riguardano:

- lo studio, la pianificazione e lo sfruttamento del nuovo porto Tanger - Medi, e delle zone di attività logistica, industriale, commerciale e turistica,

- l'elaborazione di un schema generale di pianificazione per la zona speciale di sviluppo,
- la promozione commerciale del porto e delle zone di attività,
- l'amministrazione della parte pubblica della zona e dell'autorità portuale



*Vista del cantiere di Tanger-Med*

Il progetto si inserisce nell'ambito di una politica economica che orienta le politiche commerciali del Marocco verso l'export, grazie all' accordo di libero scambio dell'Unione Europea;

La realizzazione di "Tanger-Mediterraneo" avrà delle ricadute economiche importanti in termine di impieghi, di creazione di valore aggiunto e di investimenti esteri.

La posizione privilegiata sullo stretto di Gibilterra, all'incrocio di due grandi strade marittime, ed a 15 km europea che permette di servire un mercato di centinaia di milioni di consumatori mediante la creazione di zone franche industriali e commerciali.

La struttura permette anche di accogliere una parte del mercato di trasbordo di container in forte crescita e di diventare il primo hub di trasbordo di cereali, infrastruttura inesistente attualmente nella regione Nord-ovest africana.

Così, gli obiettivi mirati sono di:

- Creare degli impieghi attirando degli investitori privati nella zona turistica, le zone franche commerciali e logistiche, e posizionare il nord del Marocco come piattaforma per il mercato europeo;
- Favorire le esportazioni, dotando i poli economici marocchini di un porto ad alto potenziale;
- Riequilibrare il piano di sviluppo del territorio in favore della regione Nord;
- Favorire lo sviluppo del turismo.
- Consolidare il ruolo del Marocco nello spazio euro-mediterraneo

Per collegare il porto alle zone franche e connettere la Zona Economica Speciale al resto del territorio marocchino ed ai principali centri economici del Regno, lo Stato marocchino ha già iniziato a realizzare:

- un' autostrada di 61 km che collega l'autostrada del Nord, Rabat - Tanger, alla Zona Economica Speciale;
- un 'autostrada che collega la zona commerciale al porto;
- una strada ad alta velocità che collegano il porto a Fnideq (sito scelto per lo sviluppo di una zona franca commerciale);
- una linea ferroviaria di 45 km che connette la Zona Economica Speciale alla rete ferroviaria nazionale.

L'insieme di queste infrastrutture di collegamento sarà finanziato dallo stato marocchino e dovrebbe essere operativo per l'inaugurazione del porto.

È previsto inoltre, anche di dotare la regione Nord di opportune vie di comunicazione per risolvere l'isolamento e collegarla ai grandi centri del Regno:

- autostrada che collega Tanger ad Asilah, 35 km, costruendo l'ultimo tratto dell'asse Rabat - Tanger;
- sostituzione della strada che collega Tanger a Tétouan con una strada ad alta velocità;
- strada ad alta velocità che collega Tétouan a Fnideq, 38 km,

I lavori di costruzione del porto Tanger-Med attualmente sono giunti alla realizzazione del 50% degli interventi previsti dal progetto, che dovrà essere concluso per il 2007.



## **Nuove centralità e nuove architetture.**

### **ALESSANDRIA**

La città di Alessandria d'Egitto posta tra Oriente e Occidente, si trova a metà tra il Mediterraneo ed il deserto, luogo di incontro di razze ed etnie diverse. Capitale del regno d'Egitto, cosmopolita e levantina, fu la più importante città ellenistica, sede politica di grande rilevanza strategica per l'Oriente, importante nodo commerciali e centro di propagazione culturale e religiosa.

Fondata da Alessandro il Grande per diventare centro mondiale di politica e cultura nel regno cosmopolita e infinito che il macedone riuscì a formare, Alessandria mantenne questo ruolo per almeno tre secoli, capitale dello stato tolemaico, il regno ellenistico più importante. Ancora oggi conserva i caratteri di una città legata alla cultura mediterranea che sviluppò fin dalle sue origini e in particolare dopo l'arrivo degli arabi in Egitto

(641 d.C.). Nell'antichità fu sede di filosofi e poeti, ricordata dagli storici per le sue edificazioni mirabili e sontuose; Tolomeo I Sotere si preoccupò di agevolare l'attracco delle navi mercantili creando il Porto Grande e l'Eunostos; ma le opere più imponenti vanno attribuite a Tolomeo II Filadelfo: fu eretto il Faro (una delle sette meraviglie del mondo) sull'omonima isola, una torre gigantesca progettata e realizzata dal famoso architetto Sostrato di Cnido (fu terminato nel 280 a.C.); fu poi edificato il Museo, centro di

## Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea



*Piano dell'esercito inglese in Egitto, 1801*



cultura e di lettere, vicino al quale Demetrio Falere, in un momento successivo, situò la Biblioteca, ambiziosa e monumentale struttura, destinata, ad accogliere tutto lo scibile umano, secondo la tradizione enciclopedica aristotelica di inventariare almeno una copia di tutti gli scritti tutti gli scritti in lingua greca per studiarli, per far progredire la ricerca e per trasmettere gli insegnamenti alle generazioni future.

Tra i monumenti più importanti di Alessandria oltre al Faro, la Biblioteca ed il Museion, vanno ricordati il Serapeum, il Caesareum, il Soma o Sema<sup>3</sup>, il tempio di Poseidone e tanti altri che recentemente, grazie agli scavi nella baia antistante la città, stanno riaffiorando a testimoniare che già prima dell'arrivo di Alessandro Magno, la foce del Nilo era meta culturale per una vasta area del mondo civilizzato, ma per un qualche catastrofico evento il suo grande porto scomparve inghiottito dal mare.

Passarono i secoli e Alessandria accolse generosa le civiltà più varie e i popoli più disparati: la dominazione romana con i primi cristiani; arrivò quindi l'Islam(642 d.C.), quando Amr Ibn el-As, Generale del Califfo Omar, la espugnò togliendola ai bizantini; dopo un millennio d'importanza ridotta durante i quali gli abitanti diminuirono e la cerchia muraria fu ristretta, la città di Alessandro Magno diventa dominio inglese, francese con Napoleone, ed importante centro commerciale militare con governatore Muhammad Ali; successivamente intorno al 1870 Ismail Pasha ne rivalutò l'elemento vitale, il porto, da sempre elemento centrale per gli scambi commerciali e culturali.



*Alessandria da G. Braun Civitates Orbis Terrarum, Coloniae*

La città in questo periodo si arricchisce di nuovi quartieri, edifici in stile belle époque, teatri, caffè eleganti, ritrovi raffinati sulla scia delle città più eleganti della vecchia Europa.

Alessandria diviene un importante città coloniale meta esclusiva della ricca borghesia europea attratti dal clima e dalla ricchezza storica e culturale di tutto l'Egitto. Con la nazionalizzazione di Nasser (1952), con gli eventi che hanno segnato il Medio Oriente e soprattutto in seguito all'esplosione demografica, anche Alessandria, ha cambiato fisionomia, violentata dall'urbanizzazione selvaggia e dalla drastica riduzione delle colonie straniere. È oggi il primo porto egiziano, la seconda città per grandezza dell'Egitto e capoluogo del governatorato omonimo.



Alessandria di Piri Reis, tratte dal Kitab-i Bahriye

**Le origini: da villaggio a capitale del Medio Oriente.**

In origine la città era un piccolo villaggio di Rakdet, porto fenicio nel punto d'incontro di tre continenti sul delta del Nilo. Sede della flotta dei faraoni dove non potevano sbarcare le navi straniere, fu identificata da il macedone Alessandro intorno al 332-331 a.C. come il luogo favorevole per erigervi una nuova città: "Qui costruirò la mia città quale ho sempre sognato". L'architetto greco Dinocrate di Rodi creò un impianto urbanistico secondo i principi dell'urbanistica greca realizzando un disegno regolare fatto di strade ortogonali, che inglobavano l'antico villaggio di pescatori di Rakotis, di fronte all'isola di Faro e creando un porto che collegava tre continenti sul Mediterraneo: l'Oriente, l'Africa e Roma.

Pianificata con vie parallele che si intersecano secondo angoli retti, venne divisa in quartieri, abitati da diverse componenti etniche (greci, egiziani ed ebrei, romani in seguito). Una città multiculturale legata alla storia dell'Impero greco e romano più che alle tradizioni dei grandi faraoni egiziani, infatti divenne, sempre per volere di Alessandro, il porto principale del crescente impero Ellenistico. Tuttavia il grande condottiero non vide compiuta la sua opera, che si realizzò al tempo dei Tolomei.

Alessandro non vide mai compiuta questa grande opera, alla sua morte la città fu affidata ai fedeli generali che divisero l'impero in tre regni tra cui quello d'Egitto, governato dai Tolomei, che col passare del tempo resero la città un importante centro di commerci e di cultura, depositaria del nuovo sapere ellenistico.

Consapevole della importanza politica e culturale che era destinata a svolgere nel mondo contemporaneo, i Tolomei fecero in modo che la città di Alessandria non venisse mai "integrata" al resto del paese, ma che rimanesse come una città esclusivamente greca, non "in" Egitto, bensì "presso" l'Egitto. Il suo statuto era quello delle libere città greche e mantenne la sua assemblea cittadina sino alla conquista romana.

Quando Tolomeo I Sotere ne fece la capitale dell'Egitto, Alessandria divenne una città cosmopolita ed importante arricchendosi di strade, templi, colonne, monumenti, palazzi reali, giardini e teatri, in una posizione invidiabile sul Mediterraneo, in grado di competere con la

grandezza di Roma e Costantinopoli. In questa epoca furono costruiti il Mouseion (detto “tempio delle muse”) nel centro della Neapolis, il primo istituto “universitario” di ricerca scientifica, collegio di eruditi filologi.

Del museo faceva parte anche la celebre Biblioteca organizzata da Demetrio di Falero, che fecero di Alessandria il centro di diffusione dell'ellenismo e resero ancora più grande la sua fama.

Alessandria raggiunse la sua massima espansione intorno alla metà del III secolo a.C, sotto il regno di Tolomeo II Filadelfo, periodo fiorente celebrato dalla realizzazione di una delle sette meraviglie del mondo: il Faro. Architettura simbolo fatta costruire su progetto di Socrate di Cido, l'imponente struttura era composta dalla sovrapposizione di tre parti a pianta rispettivamente quadrata, ottagonale e tonda; si ergeva per centoventi metri d'altezza all'estremità dell'isola di Faro collegata alla città da un molo lungo quasi 1,6 Km, l'Eptastadio. Per decenni Alessandria fu un centro di cultura grazie al mecenatismo dei re tolemaici: luogo d'incontro e studio dei più importanti saperi classici con la presenza di studiosi del calibro di Euclide, Archimede, Eratostene, Callimaco, Aristarco e Apollonio Rodio. Importante porto commerciale del Mediterraneo, Alessandria diventò una città che ospitava etnie diverse, arabi, libici, persiani e indiani, divenendo così un crocevia di culture. La popolazione numerosa e la difficoltà di gestione di “genti diverse” costrinsero Tolomeo VIII nel 155 a.C. a cedere all'Impero Romano la protezione della città, ma il popolo alessandrino non fu entusiasta del potere romano e così Alessandria si avviò ad un rapido declino, che raggiunse il culmine nel 30 a.C alla morte di Cleopatra, quando l'Egitto era divenuto provincia romana. Il ruolo politico di Alessandria fu fortemente ridotto, come popolazione con i suoi 500.000 abitanti essa era seconda a Roma, ma era certamente il maggior centro dell'impero per attività economiche (cantieristica, produzione di vetrerie, tessuti e papiro, commercio del grano).

Nel IV secolo grazie all'evangelizzazione compiuta da S. Marco, fondatore della prima chiesa cristiana a Alessandria, la città divenne uno dei maggiori centri della cristianità, insieme a Roma, Gerusalemme e

Antiochia, una delle quattro sedi vescovili ad avere il titolo di patriarcato; centro di vivaci dibattiti religiosi, produsse l'eresia ariana e più tardi quella monofisita. Dal 616 fu per alcuni anni sotto il dominio dei persiani e nel 645 fu conquistata dagli arabi, ma riacquistò solo per breve tempo il ruolo di centro politico, attribuito prima ad Al Fustat e successivamente al Cairo. Durante l'epoca dei sultani Fatimidi (969-1171) Alessandria tornò ad essere un centro commerciale di primaria importanza, divenne un nodo significativo per i traffici provenienti dall'oceano Indiano, ma la città aveva una popolazione ridotta rispetto ai secoli scorsi.

Colpita dalla peste nel XIV e XV secolo, era già in piena decadenza quando fu aperta, nel 1498, la rotta portoghese del Capo, che fece sparire il commercio delle spezie dal mar Rosso e dal mercato di Alessandria. Nel 1517 la città fu occupata dai turchi e quando, il 2 luglio 1798, vi entrò Napoleone Bonaparte, era ridotta a un piccolo centro urbano di circa 7000 abitanti. Grazie agli ambiziosi progetti dei governatori Ottomani tra l'800 e la prima metà del '900 la città tornò al suo antico splendore fino a divenire la capitale europea del Medio Oriente. Durante il governo del pascià Mehemet Ali, un vicerè riformatore che sin dal 1805 attuò un programma di modernizzazione dell'Egitto, Alessandria iniziò la ripresa con la realizzazione di un nuovo canale di comunicazione con il Nilo, il Canale Mahmudiya, terminato nel 1820; fu di nuovo utilizzato il porto occidentale, permettendo la crescita dell'insediamento sull'isola di Faro e nel distretto dell'Eptastadio; grazie anche al completamento della ferrovia tra Il Cairo e Suez e all'apertura dell'omonimo canale nel 1869. Al momento del bombardamento e dell'occupazione da parte degli inglesi, nel 1882, contava 233.000 abitanti. Importante base navale britannica durante le due guerre mondiali, negli anni '50 la politica di Nasser portò ad un nuovo declino e quanti, soprattutto tra gli stranieri, non vollero accettare la rivoluzione nasseriana ed il puritanesimo imposto, rifiutando di piegarsi alle sue leggi, fuggirono emigrando in massa.

Alessandria negli anni subì una metamorfosi diventando una metropoli moderna e cosmopolita, con strade, palazzi e giardini diventando luogo

prestigioso così come lo era stato nel passato. Oggi Alessandria è di nuovo una grande città cosmopolita, la seconda dell'Egitto per grandezza, con una popolazione di circa 4 milioni di abitanti. Conserva ancora l'atmosfera del suo passato leggendario, crocevia di culture diverse, con la sua mescolanza di stili europei e medioorientali, anche se lo splendore delle sue strade e dei suoi palazzi storici sono messi in ombra dalle brutture della speculazione edilizia che incalza nelle zone centrali e periferiche della città.

### **La città moderna**

Le atmosfere che si respirano percorrendo il centro di Alessandria sono quelle di una città mediterranea, con una serie di caratteri che la rendono simile più alle città europee che a quelle orientali. La nuova Alessandria d'Egitto si sviluppa lungo i confini della città d'origine, occupando la striscia

la striscia di terra che separa il mar Mediterraneo dalla palude Mareotide ("Mariout"),

nella zona nord-orientale del delta del Nilo. L'antico molo dell'Eptastadio che la congiungeva

anticamente con l'Isola di Faro, è oggi una penisola a forma di T che sporge nel Mediterraneo, ben collegata con la città. Il porto conserva ancora oggi la sua importanza dal punto di vista degli scambi commerciali e praticamente l'unico per il commercio nazionale dell'industria del tabacco, della carta, del cemento, petrolchimica e alimentare oltre che per la mole di "transazioni turistiche" che permette.

Si estende lungo le due estremità della penisola che unisce l'isola di Faro al lago di Mariout; il porto nuovo è quello orientale, mentre il settore commerciale e degli scambi è affidato alla struttura del porto occidentale.

La punta occidentale della penisola è chiamata "Ras et-Tin", e vi si trovano l'edificio del Khedivial Yatch Club del 1903 ed il palazzo di Ras et-Tin, costruito da Mehemet Aliquella, in stile orientale come il "Kait Bey" o "Pharos", iforte del XV secolo, edificato sui resti del famoso faro.

A sud, fra la città e la palude Mareotide, corre il canale Mahmudiya, che

sbocca nel porto occidentale. La piazza Midan Tahrir, contornata da eleganti palazzi, è stata costruita nel 1830 per essere il fulcro della nuova Alessandria di Mohammed Ali; chiamata “Grande Piazza” è uno spazio oblunco con al centro il monumento equestre di Alessandro Magno. Alla sua estremità settentrionale si dipana l'intrico di vicoli del souq. Su Midan Saad Zaghloul, adiacente alla Corniche, affaccia il Cecil Hotel, edificio belle époque del 1930 che ospitò gli uffici dei servizi segreti britannici, divenuto ormai un'istituzione. La vicina Midan Ramla, aperta sul luogo del Caesareum, ospita le attività commerciali più esclusive. Non lontana, in Sharia an-Nabi, si trova la sinagoga principale di Alessandria, costruita nel XIX secolo da architetti italiani. Un altro splendido edificio è quello della Banque Masr.

Il quartiere di Anfushi coincide con la vecchia zona turca della città. Qui si trovano la moschea Terzana del XVII secolo e la moschea Shorbagi, costruite inglobando parti di edifici più antichi; la moschea di Abu Abbas al-Mursi del 1943, si innalza su un'altra del XIII secolo; la necropoli di Anfushi, formata da cinque tombe del 250 a.C.

Secondo una descrizione del V secolo, si ritiene che Tariq al-Horreyya coincida con l'antica e colonnata via del Canopo, che collegava la porta del Sole a est e la porta della Luna a ovest; che sulla Sharia an-Nabi Daniel, antica via del Soma, sorgessero il Mouseion e la biblioteca; che sotto la moschea di An-Nabi Daniel, dove in effetti si trovano resti di un tempio romano (IV secolo), si nasconda la tomba di Alessandro Magno. In Sharia Yousef si visita l'unico anfiteatro romano esistente in Egitto; non è particolarmente imponente, ma le tredici terrazze di marmo che lo compongono sono in ottimo stato di conservazione.

Nel Serapeum, l'acropoli, cosiddetta perché vi sorgeva un importante tempio dedicato a Serapide, si erge la colonna di Pompeo (9 m di circonferenza), di granito rosa, erroneamente fatta risalire a Pompeo, in realtà innalzata nel 293 d.C. in onore di Diocleziano. Le catacombe di Kom-ash-Shuqqafa rappresentano il più vasto complesso funerario romano scoperto in Egitto. Disposte su tre livelli, sono scavate nella roccia fino a 35 m di profondità. Il nucleo originario (II secolo d.C.) è

formato dalla rotonda che dà accesso al triclinium (sala per banchetti) e alla tomba principale, ma nel corso dei secoli le catacombe si sono notevolmente ampliate fino a poter ospitare circa 300 salme. La cosiddetta sala di Caracalla era un complesso autonomo, unito alle catacombe da un passaggio aperto dai “tombaroli” alla ricerca di reperti da poter vedere sul mercato dei reperti archeologici. Anche i più recenti quartieri orientali nascondono parti dell'antica città, quali la necropoli di Chatby (IV secolo a.C.), la più antica di Alessandria, o la necropoli di Mustafa Kamal, che comprende antiche colonne doriche. Nell'ultimo quartiere a est, spicca il palazzo di Montazah con meravigliosi giardini tenuti con grande cura, residenza estiva della famiglia reale. Oltre Montazah, si stende la spiaggia di Mamoura, una delle più belle della città. Il centro dell'amministrazione di Alessandria è ubicato nella zona a sud del porto orientale, mentre la zona industriale si estende nella zona ad ovest della città.

### **La Biblioteca di Alessandria tra passato e futuro**

L'antica Biblioteca di Alessandria, era il simbolo dello splendore di Alessandria le cui ricchezze, a quell'epoca, non furono raggiunte da nessun'altra città a parte Roma. La meraviglia dei suoi palazzi e l'imponenza dei suoi monumenti dava la percezione materiale dell'importanza della città egiziana.





**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea

*Ricostruzione ideale della Biblioteca di Alessandria del Piranesi*

L'idea di costruire una grande biblioteca che raccogliesse ogni scritto dell'antichità era un'idea eccezionale per l'epoca. Conosciuta anche come Biblioteca del Bruchium o Biblioteca del Museion, fu fatta costruire da Tolomeo I Soter ed incentivata successivamente da Tolomeo II Filadelfo. Demetrio Falereo, allievo dell'aristotelico Teofrasto, contribuì ad organizzarne la raccolta di papiri provenienti da tutto il mondo conosciuto o a far ricopiare i testi quando non era possibile acquistare gli originali. All'epoca della regina Cleopatra la biblioteca disponeva di circa 700.000 papiri, in gran parte giunti anche grazie al Museion. Attorno ad essa si sviluppava tutta la scuola filologica (Callimaco, Aristarco, Licofone) e quella medica (Erofilo, Erasistrato, Rufo, Sorano), furono ospiti studiosi come Euclide, padre della geometria, o Ipparco di Nicea, il più grande astronomo dell'antichità, scopritore "ufficiale" della precessione degli equinozi.

Era un'idea "faraonica" che trasformò Alessandria in un centro di diffusione della cultura classica. Qui fiorirono le scienze, le scuole, le arti e particolarmente la filosofia ermetica, scienza dell'uomo, l'astronomia, la filologia, la critica letteraria, la cartografia ebbero uno sviluppo notevole.

La presenza di questa struttura così importante ci fornisce un indizio molto preciso del carattere cosmopolita di questa città. Alessandria, nel periodo ellenistico nonché nei primi secoli dell'impero romano, è il vero centro del Mediterraneo e del mondo antico. In essa convergono tutte le culture e le etnie e, mai come in questo momento, essa è la somma e la sintesi delle molteplici civiltà che il mondo antico aveva prodotto: da quella egiziana a quella greca, da quella persiana a quella fenicia, senza dimenticare gli ebrei, i primi cristiani, gli zoroastriani nonché le influenze delle più lontane civiltà celtiche e indoeuropee.

La città era un vero un crogiuolo di culture e civiltà, aperta alle tradizioni delle popolazioni "altre", dove un ruolo importante a livello culturale lo avevano anche le donne, come Ipazia, vissuta ad Alessandria d'Egitto fra la fine del IV e l'inizio del V secolo. Figlia del filosofo Teone, come si legge nell'intestazione del III volume dal titolo *"Commento di Teone di*

*Alessandria al terzo libro del Sistema matematico di Tolomeo*” era infatti scritto che l’edizione era stata “...controllata dalla filosofa Ipazia, mia figlia”, morta martire durante le lotte religiose tra cristiani.

Plutarco riferisce che al tempo della guerra alessandrina, nel 48 d. C, quando Achilla assediava Giulio Cesare nel Bruchium, la Biblioteca fu raggiunta dall’incendio appiccato alle navi ed ai magazzini portuali, i neoria, e subì danni ingenti. Ricostruita nel tempio del Serapeum da Antonio, che la arricchì di 200.000 volumi fatti venire da Pergamo, nel 200 d.C. i cristiani dispersero per sempre i volumi e distrussero il Museo. Quando nel 270 d.C Aureliano fece radere al suolo il Bruchium.

Oggi l’identità storica di Alessandria riparte dalla cultura con la ricostruzione della nuova Biblioteca dell’Umanità, che sorge in riva al mare nei pressi di Silvia, sugli stessi luoghi che ospitavano originariamente (questa almeno la tesi degli archeologi), la celebre Brucheion della città greco-romana.

A distanza di 1700 anni, l’ Egitto può vantarsi di essere riuscito a dare nuova vita a una delle istituzioni più prestigiose del Paese e della storia dell’ umanità.

Volutamente costruita nello stesso punto della città che ospitava originariamente la biblioteca tolemaica (questa almeno la tesi degli archeologi), proprio come simbolo di un’identità cosmopolita fondata sulla cultura, la nuova struttura ha grandi ambizioni sociali e culturali per l’area medio orientale e per tutta l’umanità. L’antica biblioteca, l’immenso scaffale delle scienze e delle lettere trasmesso ai posteri, ci ricorda che il contrario della guerra non è la pace, ma l’ignoranza, strumento di dominio e terreno d’inciviltà e intolleranza. Non si tratta della ri-costruzione di una biblioteca qualsiasi, ma di quella che per secoli è stata considerata una delle meraviglie del mondo, distrutta completamente, a più riprese, dalle guerre e dal fanatismo religioso, per questo oltre che essere l’immagine dell’Egitto del mondo dovrà essere un luogo di relazione e dialogo. L’ inaugurazione nel 2002 della Nuova Biblioteca avviene dopo decenni di ricerche sulla sede storica e suoi contenuti, a cui hanno poi fatto seguito una progettazione lunghissima, anche questa pluridecennale, e una serie

di ritardi, altrettanto lunghi.



L'idea di costituire una nuova istituzione, memore del museo tolemaico, prende avvio da alcuni studiosi dell'Università di Alessandria. Maggiori protagonisti dell'iniziativa sono l'Egitto, che partecipa con l'Unesco alla Fondazione che gestirà la biblioteca, e la Norvegia, che ha realizzato il progetto architettonico. Consistente l'apporto di altri Paesi. L'Italia, per esempio, oltre ad aver fornito un moderno laboratorio per la conservazione e il restauro dei testi, manderà 2.500 riproduzioni su microfilm di antichi manoscritti islamici (tra gli esemplari più preziosi presenti nelle nostre biblioteche) da trasferire in seguito su supporti digitali. Un progetto non certo facile, per la vastità dell'operazione economica e del programma culturale, il cui obiettivo consiste nell'acquisizione di quattro milioni di libri (la "portata" della biblioteca con alcune modifiche può essere addirittura raddoppiata) e nella raccolta

dei preziosi manoscritti e documenti facenti parte delle antiche collezioni egiziane.

Per incarnare pienamente lo spirito del suo glorioso passato e, nello stesso tempo, cogliere la sfida della modernità, la nuova biblioteca si propone come un centro per la diffusione della cultura su scala mondiale, attraverso lo scambio con altre realtà e la creazione di un catalogo virtuale interamente consultabile in rete. La gestione di questo immenso patrimonio e il lavoro di digitalizzazione dei pregiati materiali costituirà una fase molto delicata e impegnativa.

La nuova architettura dall'avveniristica forma di un cilindro tagliato in diagonale, racchiude due musei, un centro congressi, sale per esposizioni e la sala di lettura più grande del mondo: 20 mila metri quadri per tremila postazioni - 300 fornite di computer per la consultazione delle pubblicazioni digitalizzate - in settori alternati da scaffali a presa diretta.



«L'ho concepita come un luogo di meditazione - ha detto l'architetto Craig Dykers - ispirandomi alle prime biblioteche occidentali, e cercando di creare un incontro fra tutte le culture, dall'italiana a quelle antiche della Grecia e dell'Egitto».

Con i muri esterni in blocchi di granito di Assuan e il pavimento interno in legno, realizzato secondo tecniche e materiali norvegesi, la sala di lettura ricorda in effetti la Biblioteca Nazionale di Parigi ma anche l'atmosfera di una moschea.

Gli architetti norvegesi dello studio Snohetta, vincitori del concorso internazionale, hanno tradotto in forme e soluzioni avveniristiche simbologia storica e spiritualità del luogo. Sulla facciata del corpo principale, un grande cilindro tagliato e inclinato, sono incisi 4 mila caratteri, espressione di tutte le lingue del pianeta. Nel periodo ellenistico, i libri venivano acquisiti, copiati e tradotti in greco, considerata la lingua del sapere, ma l'epopea di Alessandro Magno e della città da lui fondata rappresentò un primo esempio di comunicazione universale, di globalizzazione dei commerci e di tolleranza fra culture. È nella biblioteca che la Bibbia viene tradotta per la prima volta dall'ebraico al greco. Sotto la volta, sostenuta da esili colonne, con la luce solare filtrata da pannelli, trovano posto un planetario, una scuola internazionale d'informatica, un laboratorio per il restauro di antichi manoscritti, un museo della scrittura e naturalmente le più moderne tecniche della comunicazione informatica. C'è anche una biblioteca per l'infanzia, come per riaffermare un diritto alla crescita e allo sviluppo, così spesso negato in molti angoli del pianeta.

Costata duecento milioni di dollari, la biblioteca potrà contenere, in undici piani per 85 mila metri quadrati, otto milioni di volumi, centomila manoscritti, decine di migliaia di dischi multimediali.



Dai papiri ad Internet, la biblioteca rinnoverà il sogno di contenere il sapere dell'umanità, senza l'ambizione di rappresentarlo in assoluto. Il sapere continua, come l'umanità.

Il patrimonio in essa conservato attualmente è di 250 mila libri consultabili, offerti da vari paesi. Tra i testi più antichi e preziosi custoditi nella nuova Biblioteca c'è l'ultima pagina in oro di un manoscritto del 1126, uno dei più importanti testi politici di Tartoushi Abu Bakr Mohamed Ibn El Walid, consigliere sunnita dei regnanti fatimidi sciiti d'Egitto, che dà indicazioni sui comportamenti politici, un Machiavelli islamico ante-litteram. Poi una raccolta di documenti scientifici medioevali, compresa una carta meteorologica, poemi, pagine del Corano e della Bibbia, sempre dorate e con decorazioni colorate: un'editoria che i computer difficilmente perpetueranno. L'intenzione degli ideatori è tornare ad essere un polo di cultura internazionale, diventare un simbolo del Sapere, ma anche un richiamo turistico, come possono esserlo il Guggenheim di Bilbao o l'Opera di Sidney.

**Gli spazi di relazione delle città del Mediterraneo**  
Processi di modernizzazione e salvaguardia dell'identità mediterranea







E' un momento, quello della costruzione della Bibliotheca Alexandrina che è solo l'inizio di un percorso. Perché da qui in avanti si vedrà quanto l'affascinante struttura sorta in quella che era una delle città più cosmopolite del Mediterraneo riuscirà a rifare di Alessandria il "faro" della cultura, o perlomeno il porto del dialogo tra sponda nord e sponda sud, tra mondo ricco e Africa.. Con un eclettismo culturale che potrebbe essere una dote importante per rivestire Alessandria di un nuovo ruolo e una nuova autorevolezza nell'ambito del Mediterraneo.

## **PARTE TERZA**

### **CRITERI E LINEE DI AZIONE PER LA VALORIZZAZIONE DEGLI SPAZI DI RELAZIONE**

## **La centralità del rinnovo urbano**

La cultura urbanistica del periodo dell'industrializzazione, ancora segnata dall'impronta razionalista, determina quartieri periferici monofunzionali, spesso resi soffocanti da immensi "casermoni" residenziali, che il cinema neorealista utilizza come quinte scenografiche per raccontare la triste alienazione delle "città urbane". Strumento eletto di pianificazione di questi anni sono i cosiddetti piani di prima generazione, basati sull'applicazione esclusiva e distorta dello zoning, che hanno generato una frammentazione delle funzioni sul territorio, organizzate per grandi aree. Inutile ricordare come un contributo considerevole, destinato alla determinazione di una siffatta realtà, derivasse dalla frenetica attività di numerosi speculatori edili, tutta protesa al raggiungimento di quella "ricchezza privata" che ha come sua logica conseguenza quella "povertà pubblica" di cui parla Kalbraith.

Gli anni '70 rappresentano, sicuramente, un periodo di transizione fra il decennio precedente e gli anni '80, in quanto caratterizzati dal perdurare dello sfruttamento del territorio in termini di espansione edilizia e, nel suo ultimo quarto, dall'orientamento verso la presa di coscienza della necessità di un recupero urbano. L'originalità di questo periodo consiste nel modo di intendere la residenza, soprattutto durante i primi anni, considerata come "diritto sociale prioritario". Alla base di tale pensiero, che riscontra un immenso consenso popolare, stanno le numerose rivendicazioni di massa di fine anni '60, come la riduzione degli orari di lavoro, la parità dei diritti tra uomo e donna, la liberazione dall'alienazione del lavoro, tutti temi che caratterizzano le vicende socio-politiche del nostro Paese e di altre nazioni. Le edizioni del SAIE degli anni '70 rappresentano veri e propri momenti di incontro tra la cultura urbanistico-architettonica italiana e le esperienze delle New Towns inglesi, quelle delle realtà socialdemocratiche scandinave e delle Villes Nouvelles francesi. Vari progettisti, animati da uno spirito politico di

sinistra, avviano studi tendenti all'abolizione del tradizionale ruolo privato assegnato alla residenza, per trasformarla in servizio collettivo, ossia "come un continuum inscindibile di ambiti privati e collettivi entro cui ricreare condizioni di vita non-alienanti... Si tratta di una scelta precisa, che coglie di questo tema, più che l'occasione in termini di convenienza o di ritorno economico, la sfida sociale e politica che essa sottendeva"<sup>84</sup>. A costoro spetta il riconoscimento di aver compreso che i piani devono essere studiati sulla base di bisogni essenziali ed incompatibili col modello di sviluppo capitalistico. Ma la prassi corrente rimane fermamente ancorata alla zonizzazione razionalista ed alla speculazione edilizia, le quali, in maniera inesorabile, cancellano ogni forma e simbolo del passato. Si registra, infatti in questo periodo, il secondo valore più alto dell'attività edilizia avviata dall'ultimo dopoguerra, che contribuisce enormemente alla rottura del fatto architettonico ed urbanistico con le culture locali e le condizioni fisiche del luogo. Di questa assurda tendenza razionalista ci si è resi conto solo durante gli anni '70, con i piani per i centri storici, in quanto si capì che con la distruzione di questo patrimonio si sarebbe annientata quella cultura che fa la differenza. Possiamo, anzi, affermare che l'azione di Cervellati a Bologna segni un punto di svolta in tal senso. In questi anni la legge quadro fondamentale è la L. 865/71, la legge di riforma della casa. La sua nascita deriva dal fatto che, in questo periodo, continua ad esserci ancora un forte bisogno di abitazioni per i meno abbienti. Tra le righe di questa legge, compaiono timidamente, per la prima volta, alcuni termini che si riferiscono al recupero; essa, infatti, consente qualche piccolo intervento di tal genere limitato al semplice risanamento del fabbricato, soprattutto nei centri storici. Intanto, proprio al tramonto di questo decennio, il sistema produttivo industriale e la collegata espansione edilizia entrano in crisi, principalmente per i seguenti motivi: fenomeni di sovrapproduzione, ragioni politico-sociali, il venir meno della convinzione che la crescita illimitata dello sviluppo potesse effettivamente contribuire alla determinazione del benessere collettivo.

---

<sup>84</sup> Roda R., *"Edilizia residenziale 1973-96"*, in Controspazio 1/97.

Ci si rende conto che la crescita economica e quella urbana hanno dei limiti, imposti dal fattore ambientale. Tale situazione ha comportato un rallentamento dello sviluppo industriale e di quello della città, maggiormente accentuato negli anni '80. Se, a questo punto, la città non cresce più con il ritmo frenetico degli anni precedenti, il "problema" dell'urbanistica non è più quello di progettare l'espansione bensì quello di riqualificare l'esistente. Il termine riqualificazione, inoltre, evoca inevitabilmente quello di qualità piuttosto che quantità, il che equivale ad affermare il superamento dell'urbanistica funzionalista. Sebbene durante il decennio in questione sia ancora evidente un'espansione edilizia piuttosto consistente, è anche vero che comincia ad affiorare una certa sensibilità per problemi di "altro genere".

Negli anni '80 si è ormai dato sfogo a quasi tutto il fabbisogno abitativo dei precedenti decenni e si assiste, per lo più, al completamento delle addizioni urbane pianificate durante l'epoca industriale. Tale situazione, che anticipa l'inversione di tendenza degli anni '90, porta la cultura urbanistica ad avviare un processo di revisione critica dei metodi e degli strumenti utilizzati per governare la città ed il territorio, nonché della maniera di procedere nello stanziamento di fondi destinati al settore residenziale. La rivisitazione del tradizionale modo di fare urbanistica è, comunque, parte di una riflessione globale sulle città, le quali devono far fronte a problemi di riqualificazione non solo in termini fisici, ma anche sociali ed economici. La carenza, se non addirittura la totale assenza, di certi servizi in molti quartieri periferici italiani, il loro degrado fisico dovuto ad una manutenzione pressoché inesistente, l'addensamento in tali quartieri di ceti sociali a basso reddito, hanno determinato, come logico corollario, condizioni di vivibilità tali da invocare azioni d'intervento finalizzate ad un recupero complessivo di queste aree, per garantire ai loro abitanti un livello, quantomeno minimo, di qualità della vita. Pertanto, l'intervento pubblico comincia a destinare, per la nuova residenza, quote finanziarie in maniera sempre più ridotta, incentivando, invece, gli interventi destinati al recupero dell'esistente.

La convinzione che l'ormai obsoleta ed inefficiente pianificazione tradizionale non possa più essere adeguata, con il suo lento meccanismo previsivo, a guidare lo "sviluppo" delle realtà urbane contemporanee, ha portato a considerare il progetto come strumento di reale trasformazione. Tale tendenza deriva anche dalla presa di coscienza che solamente le decisioni di piccola scala sono in grado di contestualizzare effettivamente il piano, favorendo anche la partecipazione di più soggetti, ognuno dei quali si presenta come vettore d'interessi. Quest'ultimo aspetto assume un ruolo storicamente molto importante, dando vita a quel luogo materiale in cui pianificazione urbana e programmazione economica si incontrano e si scontrano, sanando quella scissione tra le parti tipica degli anni '60.

Le attività degli ultimi dieci anni ci dimostrano come il miglioramento della qualità della vita ed il recupero, siano diventati ormai cultura e quindi norma. Lo si può constatare considerando le varie mostre ed i convegni relativi alle questioni urbane ed ambientali, lo spirito dei concorsi, le numerose pubblicazioni, la diffusione d'interventi pilota e la recente strumentazione urbanistica. A livello culturale, infatti, il dibattito circa il futuro della città rimbalza tra un'aula magna e l'altra delle diverse Facoltà universitarie, considerando l'ambiente non più come semplice supporto bidimensionale, ma come bene e risorsa da tutelare, come diritto dell'uomo necessario al suo benessere. I contenuti delle riviste che si occupano di problematiche urbane non fanno altro che porre la loro attenzione su quelle aree che Secchi definisce "malleabili", ossia i vuoti urbani che, assieme al resto delle zone degradate, rappresentano l'oggetto del futuro intervento, pubblico e/o privato.

Il regime di alleanza tra il soggetto pubblico e quello privato si pone come scelta strategica per un'adeguata trasformazione urbana. Questa novità deriva soprattutto dal fatto che il solo intervento pubblico, con le sue insufficienti risorse, non è in grado di riorganizzare le città odierne, ma anche dal convincimento che il contributo di più attori possa

sviluppare sinergie maggiormente efficaci ed efficienti per il raggiungimento degli obiettivi condivisi.

La transizione dalla città industriale alla città dell'informazione impone una ridefinizione del ruolo e delle funzioni della stessa adattati al cambiamento della forma fisica, nasce l'esigenza di una risposta funzionale dello spazio urbano all'emergere di una nuova realtà. Una delle sfide principali alle quali la città è sottoposta è quella di raggiungere un equilibrio tra sviluppo economico e qualità della vita (sviluppo urbano sostenibile), da qui la necessità di un ripensamento globale sulle realtà urbane, che devono affrontare problemi di riqualificazione ed insieme di riconversione in senso fisico, produttivo e sociale. Indirizzare, quindi, alla riqualificazione, così come al recupero, significa, sostanzialmente, prendere atto che le nuove tematiche ed emergenze della città non sono più legate alla crescita ma sono, in prevalenza, racchiuse al suo interno. L'odierna crisi del mercato immobiliare è testimonianza di questo cambiamento di tendenza e, pertanto, anche del fatto che la qualità stessa non va più ricercata nei temi della crescita e del soddisfacimento dei fabbisogni abitativi. Si sta affermando l'esigenza di una crescita qualitativa, che si è tradotta nella ricerca di maggiori dotazioni di attrezzature di servizio, soprattutto di parchi e giardini, di una migliore qualità dell'ambiente urbano in generale. I programmi di riqualificazione e recupero urbano non solo sono un riconoscimento dell'emergenza di queste nuove tematiche, ma si pongono come strumento innovativo per la loro soluzione

Il programma di riqualificazione hanno come fondamentali caratteristiche:

- la dimensione a scala urbana;
- l'oggetto, che è un insieme urbano in qualche modo afflitto da processi degenerativi;
- l'obiettivo, che è l'integrazione funzionale tra diverse esigenze di equilibrio dell'assetto urbano e differenti necessità economiche.

- il superamento del concetto di recupero attraverso l'assunzione di più ampi intenti di riconfigurazione funzionale e di ricucitura della città o parti significative di essa;
- la flessibilità delle norme attuative del programma, intese come un insieme trasparente e organico di criteri guida;
- la rivalutazione del progetto come strumento di confronto e negoziazione;
- una concezione interattiva dei processi di pianificazione e di gestione urbana;
- un più mirato impiego delle risorse pubbliche, privilegiando non solo l'erogazione dei finanziamenti in programmi integrati sotto il profilo funzionale, ma all'interno di una più ampia accezione strategica, in modo da produrre significativi effetti a scala urbana complessiva;

Dall'esperienza della riqualificazione urbana appare evidente l'instaurarsi di un nuovo rapporto significativo tra il piano, tradizionalmente inteso quale strumento di provvedimentazione estensiva, ed il programma, viceversa, espressione di una provvedimentazione di tipo puntuale, dotato di tempi certi e di finanziamenti disponibili. Si va, dunque, verso un nuovo modello di costruzione del piano, secondo una logica che prende avvio dal "particolare" per ripensare e riformulare l'assetto più "generale" e, con una procedura più agevolata ed una maggiore dotazione di mezzi finanziari, per dar vita e concretezza al processo di attuazione del piano medesimo.



Ora, se è vero che una città bella non fa necessariamente una società felice, è vero, però, che può offrire migliori possibilità di identificazione<sup>85</sup> un nuovo orgoglio civico, un prodotto-immagine che può tradursi in iniziative economiche.

### **3.1 Identità e cultura: la memoria storica come fattore di sviluppo**

Considerando il territorio come palinsesto di stratificazioni storiche e culturali, in grado di comunicare i valori delle società che si sono succedute e delle loro modalità di insediamento, si comprende il ruolo del patrimonio culturale nei processi di trasformazione della città e del territorio basati sull'identità locale.<sup>86</sup>

### **3.2 Linee progettuali per il rinnovamento e la rigenerazione urbana.**

### **3.3. Conclusioni**

---

<sup>85</sup> Mela A., Belloni M.C., Davico L., *Sociologia e progettazione del territorio*, Carocci, Roma 2000.

<sup>86</sup> M. Carta, *La pianificazione del patrimonio culturale nei paesi del Mediterraneo*, in A. Bianchi (a cura di), *Le città del Mediterraneo*. Atti del I Forum Internazionale di Studi, Reggio Calabria 1998, Jason Editrice 2001.

## **BIBLIOGRAFIA**

### **Storia, geografia, economia dello spazio Mediterraneo. Studi generali**

- A.A. V.V., *Storia d'Europa. L'età contemporanea, secoli XIX – XX* – Collana storica Einaudi
- Amoroso B., *Europa e Mediterraneo*, Ed. Dedalo 2000
- Bellicini L. (a cura di), *Mediterraneo. Città territorio, economie alle soglie del XXI secolo*. Credito Fondiario e Industriale 1995
- Benevolo L., Romano S., *La città europea fuori l'Europa*, Libri Scheiwiller Credito Fondiario 1998
- Braudel F., *L'Italia fuori d'Italia*, in *Storia d'Italia* vol. 2 tomo 2, Einaudi
- Braudel F., *Les Mémoires de la Méditerranée*, Fallois 1998 (testo inedito del 1969)
- Braudel F., *Civiltà e Imperi nel Mediterraneo ai tempi di Filippo II*, Einaudi 1976
- Braudel F., *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini e le tradizioni*, Bompiani 1987
- Bausani A., *L'Islam*, Garzanti 1999
- Caracciolo A. (a cura di), *La formazione dell'Italia industriale*, Laterza 1963
- Carpentier J., Lebrun F., *Histoire de la Méditerranée*, Seuil 1998
- Castronovo V., *La rivoluzione industriale*, Sansoni 1982
- Castronuovo V. (a cura di), *Storia dell'economia mondiale 2. Dalle scoperte geografiche alla crescita degli scambi*, Laterza 1997
- Chaliand G., Rageau J.P., *Atlas historique du monde méditerranéen*, Atlas Payot 1995
- Cuneo P., *Il mondo islamico*, Laterza 1986
- Duby G., *Gli Ideali del Mediterraneo*, Mesogea 1997
- Di Comite L., Moretti E., *Geopolitica del Mediterraneo*, Carrocci ed. 1999
- Febbre L., *L'Europa. Storia di una civiltà*, Donzelli 1999
- Fieldhouse D.K., *Politica ed economia dell'imperialismo 1870 - 1945*, Laterza 1995
- Kader B., *Le grand Maghreb et l'Europe*, Publisud - Cermac, Paris 1992
- Kemp T., *L'industrializzazione in Europa nell'800*, Il Mulino 1975
- Lapidus I.M., *Storia delle società islamiche* (3 volumi), Einaudi 1994
- Levy J., Claval P., *Europe. Une géographie*, Hachette 1997
- Liausou C., *L'Europe et l'Afrique méditerranéenne. De Suez à nos jours*, Bruxelles 1994
- Matvejevic P., *Il Mediterraneo e l'Europa*, Garzanti 1998
- Mollat du Jourdin M., *L'Europa ed il mare*, Editori Laterza 1993
- Nicolet C. (sous la direction de), *Mégapoles méditerranéennes*, Maisonneuve & Larose, Ecole Française de Rome 2000
- Pisano L. (a cura di), *Cultura e modernizzazione nei paesi dell'area Mediterranea*, Franco Angeli 1986
- Ribeiro O., *Il Mediterraneo. Ambiente e tradizione*, Ed. Mursia 1972
- Weber M., *Linee di una storia universale dell'economia e della società*. Donzelli Ed.

### **Urbanistica del XIX e XX secolo. Teoria e storia**

- Aymonino C., *Origini e sviluppo della città moderna*, Marsilio 1971
- Bairoch P., *Storia delle città*, Jaca Book 1992
- Benevolo L., *Le origini dell'urbanistica moderna*, Universale Laterza 1963
- Benevolo L., *La città nella storia d'Europa*, Editori Laterza 1993
- Benevolo L., *Storia della città*, Editori Laterza 1987

- Choay F., *La città. Utopia e realtà*, (trad. italiana ) Einaudi 1973
- Choay F. P.Merlin, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Press Universitaires de France 1990
- Geidion S. *Spazio, tempo e architettura, lo sviluppo di una nuova tradizione*, Hoepli editore 1941
- Gravagnuolo B., *La progettazione urbana in Europa*. Laterza 1991
- Hoheberg P.M. Less L.H., *La città europea dal medioevo ad oggi*, Editori Laterza 1992
- Mioni A., *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Venezia 1976
- Mioni A., *Metamorfosi d'Europa. Popolamento, campagne, infrastrutture e città. 1750-1950*, Editrice Compositori 1999
- Morbelli G., *Città e piani d'Europa. La formazione dell'urbanistica contemporanea. Ed. Dedalo 1997*
- Mumford L., *La cultura delle città*, Comunità 1954
- Mumford L., *Le città nella storia*, Comunità 1963
- Piccinato G., *La costruzione dell'urbanistica*, Officina edizioni 1977
- Roncayolo M., *La città*, Einaudi 1988
- Rossi A., *L'architettura della città*, Club 1988
- Samonà A., *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Biblioteca universale Laterza 1959
- Secchi B., *Prima lezione di urbanistica*, Editori Laterza 2000
- Sernini M., *Urbanistica della separatezza, urbanistica della connessione*, in Archivio di Studi urbani e Regionali n. 59\ 1997
- Sica P., *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento*, Laterza 1977
- Urbani L., *La città concreta*. Sellerio Editore 1991
- Vigano P. (a cura di) *André Corboz. Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*. F. Angeli 1998
- Zucconi G., *La città dell'Ottocento*, Edizioni Laterza 2001

### **Città del Mediterraneo. Storia urbana e pianificazione**

- AA.VV., *Petites et grandes villes du bassin méditerranéen*, Ecole Française de Rome 1998
- AA.VV. *D'un Orient l'autre*, vol. I, Edition du Centre National de la Recherche Scientifique, 1991
- AA.VV., *Genèse de l'état modern en Méditerranée*, Acte de table ronde 1987 – 1988, Collection de l'Ecole Française de Rome, 1993
- AA.VV., *Genova verso il 2000*, Comune di Genova, Bonati e Scalenghe 1988
- AA.VV., *Il mondo islamico. Immagini e ricerche*, Storia della città n. 46\1989 Electa periodici
- AA.VV., *Le città islamiche*, Storia della città n. 7\1978 Electa periodici
- AA.VV., *Les identités de la ville Méditerranéenne*, Actes du colloque de Montpellier 1993, Editions de L'Espérou – EALR Montpellier 1995
- Arnaud J.L., *Le Caire. Meise en place d'une ville moderne, 1867 – 1907*
- Beguine H., *L'organisation de l'espace au Maroc*, Bruxelles 1994
- Benlhahn Tlemçani M., *La problématique urbaine au Maroc : de la permanence aux ruptures*, Perpignan 1988
- Bertuglia C.S., Vaio F. (a cura di), *La città e le sue scienze*, F. Angeli 1994
- Bianca S. – *Urban form in the arab world. Past and present* – Thames e Hudson 2000
- Bianchi A. (a cura di), *Le città del Mediterraneo*. Atti del I Forum Internazionale di Studi, Reggio Calabria 1998, Jason ed. 2001
- Catterdra R., *Nascita e primi sviluppi di una città coloniale: Casablanca*, Storia Urbana n. 53\1990

- Cerasi M., *Il tessuto residenziale della città ottomana (sec XVII e XIX)*, Storia della città n. 31-32\ 1985, Electa periodici
- Cerasi M., *La città del Levante. Civiltà urbana e architettura sotto gli Ottomani nei sec. XVII e XIX*, Jaca Book 1988
- Chaline C., *Le villes du monde arabe*, Ed. Colin Paris 1996
- Chevalier D., *La ville arabe dans l'Islam*, Tunis 1982
- Choen J.L., *L'esperienza urbana di Casablanca, 1912 – 1914*, Casabella n 593\1992
- Cresti F., *Algeri dalla conquista francese alla fine del secondo Impero*, Storia Urbana n. 35-36\1986, F. Angeli
- Cresti F., *Le città del Maghreb centrale*, Storia della città *Il modo islamico*, n. 46, Electa.periodici
- Davie M.F., *La ville européenne outre mers: un modele conquerant ? XV e XX seicle*, CNRS, Université des science humaines de Strasbourgs. Edition de l'Ecol Des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris 1996
- De Seta C. *Le città nella storia d'Italia. Napoli*, Editori Laterza 1985
- Dione M., *Contribution à l'histoire de la colonisation française en Afrique du Nord*, These 1995, Dir. Asher F.
- Fusaro F., *La città islamica*, Laterza 1984
- George P. *Geografia delle città*, Edizioni Scientifiche Italiane,
- Giovannini M., Colistra D., *Le città del Mediterraneo. Alfabeti, radici, strategie*. Atti del II Forum Internazionale di Studi, Reggio Calabria 2001, Edizioni Kappa 2002
- Julien A. *Histoire de l'Algérie contemporaine*, Presses Universitaires de France, 1979;
- La Greca P., *Il Cairo*, Officina 1996
- Le Tourneau R., *Fès avant le protectorat*, Casablanca 1949
- Lespès R. *Alger*, Algeri 1930
- Lespès R. *Alger. Etude de Géographie et d'histoire urbaines*, Alcan 1930 ; .
- Malvert X., Pinon P. (suou la direction de), *La ville regulier*, Picard Paris 1997
- Malverti X. *Alger entre tradition et modernità*, in *Les identites de la ville Mediterrannene*, Actes du colloque de Montpellier 1993, E.A.L.R.
- Berengo M., *L'Europa delle città*, Einaudi 1999
- Marson A. (a cura di), *Tradizione e futuro urbano. Le città Mediterranee di fronte alla sfida habitat*, L'Harmattan 1996
- Msefer J., *Villes Islamiques. Cités d'hier et d'aujourd'hui*, R.I.A.M. 1999
- Muscarà M., Gottmann J., *La città prossima ventura*, Laterza 1992
- Naser Eslami A., *Genova e il Mediterraneo*, De Ferrari ed. 2000
- Petrillo A., *Max Weber e la sociologia della città*, Milano, Angeli 2001
- Pinot P., *Istanbul. Trasformazioni urbane tra il XVIII e il XIX secolo*, Rassegna n. 72, Editrice compositori 1997
- Poleggi E. (a cura di), *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, Sagep Editrice
- Poleggi E. Cervini P. *Le città nella storia d'Italia. Genova*, Editori Laterza 1981
- Raymond A., *Ville musulmane, ville arabe: mythes orientalistes et recherches recentes*, in J.L. Biget, J.C. Hervè *Panoramas Urbains. Situation de Histoires de villes*
- Raymond A., *Espaces publics et espaces privés dans les villes arabes traditionnelles*, in *Mpnde arabe , Maghreb Machbrek*, n. 123\1989
- Robinow P., *French modern. Norm and Forms of the Social environment* , MIT press 1989
- Roncayolo M., *La ville et ses territoires*, Gallimard 1990
- Rossi P. (a cura di ), *Modelli di città*, Einaudi 1987
- Saidomi M., *Rapport de force dans l'urbanisme colonial Algérois (1855 –1935) ou de la genèse de l'aménagement urbaine à Alger*, These 1995, Dir. Yerasimos S.

- Signoles P., El Kadi G., Sidi Boumedine R., *L'urbaine dans le monde arabe: politiques, instruments et acteurs*, CNRS 1999
- Troin J.F., *Le metropoli del Mediterraneo*, Enciclopedia del mediterraneo, Jaca Book 1995
- Troin J.F., *Les métropoles des « sud »*, Carrefours de Géographie, Ellipses, 1999
- Vallega A., *Armatura urbana litoranea e metropoli nel Mediterraneo*, Atti Ass. Coordinamento fra i porti del Mediterraneo N.O. (abstract) 1978

## **Tangeri**

- Al-Bakri (Abù cubayd), *Kitab al-Mughrib fi dikri bilad ifriqiya wal-Maghrib*, éd. de Slane, Alger, 1911, trad de Slane, *Description de l'Afrique septentrionale*, Alger, 1913.
- AL-IDRISSI. Nuzhat al-mustaq, éd et trad. Dozy , *Description de l'Afrique et de l'Espagne*, Leyde, 1866.
- Anquetil G., *Tanger - La revanche de la répudiée*, *Le Nouvel Observateur*, n°1903 - 26 aprile-2 mai.
- Barrucand M., *Urbanisme princier en Islam*, Paris, 1985.
- Bekkari H., *Studio sulla Medina di Tanger*, Fondation Tanger Al Madina.
- Ben Jelloun T., Metalsi M., *Tanger l'incomparable*, in *Quantara*, gennaio-febbraio- marzo 1993 n° 6, pagg. 42 e 43.
- Billon A., *L'économie de Tanger et ses problèmes*, Thèse de 3ème cycle, Paris, 1966
- Bons G.R., *La qasba de Tanger à travers les siècles*, *Tanger Riviera*, numéro spécial, Tanger, 1939, p. 11-18
- Brignon J., Approche historique de la Péninsule tingitane, R. G. M, n: 19, 1971, p. 77-83
- Brini, A., studio sull' Evolution urbaine, organisation économique et échanges commerciaux de Tanger, Agence Urbaine de Tanger.
- Gois D. Les Portugais au Maroc de 1495 à 1521, trad Ricard. (R), Rabat, 1937.
- Hensen J., Médinas au Maghreb, Actes du colloque. Présent et avenir des médinas, Fascicolo n: 10-11, Tours, 1982, pp. 93-102
- Lebel R., Le Maroc dans les relations des voyageurs anglais aux XVI-XVII-XVIII siècles, Hesp, T. IX, 1929, p. 269-29456- du sud-est marocain aux XVII et XVIII siècles à travers l'analyse de quatre documents inédit, Thèse de 3° cycle, 3 vols, Paris, 1977.
- Leon L'africain, Description de l'Afrique, trad, Epaulard, Paris, 1956.
- Levi-Provencal I., Tanger, Encyclopédie de l'Islam, éd. 1929.
- Marcais G., La conception des villes dans l'Islam, Revue d'Alger, n: 10, 1945, pp: 517-533
- Marcais G., L'urbanisme musulman, Mélange G. Marçais, 1957, T. I, pp. 219-231
- Mouline S., La ville et le maison arabo-musulmane, B.E.S.M, n: 147-148, 1983

- Michaux-Bellaire E., Le palais du sultan à Tanger, France- Maroc, juin 1931
- Michaux-Bellaire E., Villes et tribus du Maroc, Tanger et sa zone, Vol VII, Rabat, 109-
- Michaux-Bellaire E., Les Habous de Tanger : registre officiel, textes et documents, Archives marocaines, vol. XXII/XXIII, 1914.
- Miege J.L., Bousquet G., Denarnaud J., Beaufre F., Tanger. Porte entre deux mondes, ACR Edition, Parigi, 1992.
- Miege J.L., La communauté juive de Tanger. in Revue Maroc Europe. Editions La Porte, 1996.
- Ponsich M., Recherches archéologiques à Tanger et dans sa région, Editions du C.N.R.S, 1970.
- Refass. M. a cura di, Tanger, espace, économie et société, Atti del Terzo Rencontre Scientifique de Tanger, 21-23 Octobre 1992. Editore: Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Rabat, Ecole Supérieure de Traduction de Tanger, 1993.
- Ricard P., Les places portugaises du Maroc et le commerce d'Andalousie. Notes sur l'histoire économique du Maroc portugais, Paris, 1938.
- Salmon G., La qasba de Tanger, Arch. Maro , Vol I, 1904, p. 97-126.
- Salmon G., Le commerce indigène et le marché de Tanger, Arch. Mar, vol I, 1904, p. 38-55.
- Schéma directeur et d'aménagement urbain de Tanger, Ministère de l'habitat, Rabat, 1983.
- Simon C., Tanger la canaille, Le Monde, 19 avril 2001.
- Terrasse H., La qasba omeiyade de Tanger, Tanger Riviera, 1939, pp: 9-10
- Terrasse H. Histoire du Maroc des origines à l'établissement du protectorat français, 2 volumes, Casablanca, 1949-1950.
- Terrasse H., Islam d'Espagne, une rencontre de l'orient et de l'occident, Paris, 1957
- Terrasse H., Villes impériales du Maroc, Grenoble, 1937.
- Terrasse M., La ville islamique: madina quartier, agglomération, in Atlas Mondial de l'archéologie, Paris, 1985.
- Terrasse M., *Islam: fortification et sites fortifiés*, in *Atlas mondial de l'archéologie*, Paris, 1985, p. 185.
- Terrasse M., *Islam: les routes de commerce*, Atlas Mondial de L'archéologie, Paris, 1985, p. 154.